Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Comité des transports aériens
Air Transport Committee

# Résumé des témoignages

## présentés aux audiences sur la question: Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?

Canada

86-1032/

# RÉSUMÉ DES TÉMOIGNAGES

présentés aux audiences sur la question:

Les services aériens
des régions éloignées et du Nord
sont-ils adéquats?

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Comité des transports aériens
Mars 1985

Original English text available under the title:
"Summary of Evidence presented at the Hearings
on the Adequacy of Air Services in Northern and
Remote Areas".

Premier tirage, mai 1985

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e étage, Ottawa-Hull K1A 0N9

© Ministère des Aprovisionnements et Services Canada 1985
Numéro de catalogue TT52-10/1985F
ISBN 0-662-93269-2

Imprimé au Canada

## INTRODUCTION

L'annonce de la tenue d'audiences publiques au sujet des tarifs aériens, à la fin de 1983, a amené les populations des régions éloignés et du Nord à soulever d'autres questions relativement aux coûts des services de transport aérien. Leurs représentants se sont demandé si les habitants des régions éloignées et du Nord ne subventionnaient pas les tarifs réduits des services réguliers du Sud et les nombreux rabais qui y sont offerts. Ils ont aussi exprimé leur inquiétude quant à la possibilité qu'une plus grande liberté des prix n'entraîne une augmentation des tarifs dans les régions éloignées et du Nord où le trafic aérien n'est pas assez dense pour permettre une concurrence efficace.

Le Comité des transports aériens (CTA) a donc décidé de procéder à une revue des coûts du transport aérien dans les régions éloignées et du Nord, dès que possible après les audiences publiques sur les tarifs aériens. Cet examen devait notamment porter sur: la demande existant dans ces régions en matière de voyage en avion; les principes et les pratiques des transporteurs aériens relativement à la détermination des tarifs s'appliquant au transport des personnes et des marchandises, et des tarifs de charge des avions nolisés; les effets de la concurrence sur les services à taux unitaires et les vols nolisés; les raisons des modifications de tarifs; les restrictions reliées aux réductions accordées pour le transport des passagers et des marchandises sur les lignes intérieures; la sollicitation et la vente, relativement aux services de transport aérien intérieurs; les pratiques et les politiques de promotion en ce qui concerne les tarifs aériens s'appliquant aux lignes intérieures; et d'autres recommandations relatives à la réglementation et aux politiques concernant les tarifs imposés pour le transport des personnes et des marchandises à destination, en provenance ou à l'intérieur des régions éloignées et du Nord.

Le présent rapport résume les témoignages présentés aux audiences, dans l'ordre où ils ont été entendus. Le panel était constitué de MM. R.J. Orange, président, J.-L. Bourret, commissaire, et D.H. Chapman, commissaire.

## INDEX DES LOCALITÉS
## OÙ ONT EU LIEU LES AUDIENCES


Lourdes-de-Blanc-Sablon (Québec)
Le mardi 5 juin — 3

Goose Bay (Terre-Neuve)
Le mercredi 6 juin — 6

Sept-Îles (Québec)
Le jeudi 7 juin — 19

Rankin Inlet (Territoires du Nord-Ouest)
Le lundi 18 juin et le mardi 19 juin — 24

Baker Lake (Territoires du Nord-Ouest)
Le mardi 19 juin — 33

Spence Bay (Territoires du Nord-Ouest)
Le mercredi 20 juin — 35

Coppermine (Territoires du Nord-Ouest)
Le jeudi 21 juin — 42

Fort Smith (Territoires du Nord-Ouest)
Le lundi 25 juin — 49

Fort Simpson (Territoires du Nord-Ouest)
Le mardi 26 juin — 56

Watson Lake (Yukon)
Le mercredi 27 juin — 59

Dawson (Yukon)
Le jeudi 28 juin — 66

Inuvik (Territoires du Nord-Ouest)
Le vendredi 29 juin — 75

Thompson (Manitoba)
Le mardi 3 juillet — 84

Sioux Lookout (Ontario)
Le mercredi 4 juillet — 96

Moosonee (Ontario)
Le jeudi 5 juillet — 102

Poste-de-la-Baleine (Québec)
Le mardi 24 juillet — 107

Kuujjuaq (Québec)
Le mercredi 25 juillet — 116

Frobisher Bay (Territoires du Nord-Ouest)
Le jeudi 26 juillet 124

Pangnirtung (Territoires du Nord-Ouest)
Le vendredi 27 juillet 136

**LOURDES-DE-BLANC-SABLON (QUÉBEC) LE MARDI 5 JUIN**

M. Pierre Rivest, directeur, ministère des Transports du Québec

M. Rivest a indiqué que le gouvernement du Québec, qui se préoccupe depuis longtemps de la question du transport aérien sur la Basse Côte-Nord, avait organisé une série de rencontres avec les populations locales, en 1981. On avait alors défini six grandes catégories de problèmes:

1. horaires peu fiables;
2. correspondances inadéquates à Sept-Îles;
3. méthodes de réservations peu fiables;
4. information inadéquates aux passagers en cas de vols retardés;
5. installations aéroportuaires inadéquates; et
6. systèmes de navigation insuffisants.

Bien que plusieurs de ces problèmes relèvent du gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec a quand même pris les mesures suivantes:

a) construction d'un nouvel aéroport, capable de recevoir des avions HS-748, à Saint-Augustin, au coût de 3 millions de dollars;

b) signature avec Regionair (maintenant fusionné avec Quebecair) d'un accord par lequel le gouvernement s'engageait à payer une partie du matériel et à subventionner les pertes d'exploitation; les coûts entraînés par cet accord se sont élevés à 1,8 million de dollars en 1982, soit 90 $ pour chacun des 20 000 passagers transportés;

c) surveillance étroite des activités du transporteur;

d) location par le gouvernement au transporteur de deux HS-748; et

e) application des tarifs réduits déjà en vigueur ailleurs dans le réseau de Quebecair.

Selon M. Rivest, ce service amélioré satisfait le public. Il reste toutefois certains problèmes d'infrastructures, qui devraient être réglés par Transports Canada.

Le gouvernement fédéral devrait accorder une aide financière pour diminuer le coût élevé du transport par avion de la nourriture et des denrées périssables, comme il le fait déjà pour le transport par mer.

M. Rivest a conclu son exposé en déclarant qu'il ne fallait pas encourager une concurrence accrue, mais plutôt demander aux transporteurs existants de justifier leurs tarifs et

les rendre responsables de la qualité des services. La CCT devrait tenir compte de l'opinion du gouvernement du Québec en matière de rationalisation des services.

En questionnant M. Rivest, M. Look, de Quebecair, a fait remarquer que les tarifs réduits de Quebecair s'appliquaient aussi à la Côte-Nord et que des rabais étaient notamment offerts pour les excursions aller retour (jusqu'à 55 % de rabais) et pour les personnes âgées (jusqu'à 65 % de rabais).

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate à la Commission, M. Rivest a indiqué que les HS-748 coûtaient 900 000 $ par année au gouvernement du Québec et que la subvention accordée à Quebecair n'incluait pas de prime d'encouragement à la réduction des coûts. Quant à la participation financière du gouvernement fédéral, il n'a pas donné de chiffres précis, mais a fait allusion aux subventions accordées pour le transport maritime. Il ne s'est pas opposé à ce que les subventions soient allouées en vertu d'un système de soumissions, mais il a indiqué qu'on ne procédait pas ainsi à cause des difficultés que cela entraînait relativement à l'obtention des permis.

M. Jean Moyen, directeur général, Centre de santé de la Basse-Côte-Nord

M. Moyen a affirmé que les 10 000 habitants de la Basse-Côte-Nord avaient le droit de vivre aussi bien que les autres Canadiens. Les besoins de cette population en matière de transport ont toutefois été négligés; il n'y a ni routes ni services de transport aérien adéquats. Sur la Basse-Côte-Nord, le transport aérien n'est pas un privilège mais une nécessité. La mauvaise qualité des services est due à la situation de monopole qui existe en matière de transport aérien, le seul mode de transport en commun de la région.

Le transport des malades pose notamment un grave problème. Puisqu'il est impossible d'avoir des services de santé complets dans chacun des petits villages qui sont dispersés le long de la côte, il est essentiel de pouvoir compter sur un bon système de transport en cas d'urgence. Comme Blanc-Sablon n'a pas de système d'atterrissage aux instruments, on ne peut pas toujours assurer l'évacuation des blessés ou des malades vers l'hôpital St. Anthony (Terre-Neuve) (où 60 % des patients sont traités). En outre, ces problèmes de transport rendent plus difficile de recruter et de garder de bons médecins.

Les tarifs aériens sont très élevés: 641 $ pour aller de Blanc-Sablon à Québec, 683 $ pour aller à Montréal et 453 $ pour aller à Sept-Îles. Seules les personnes n'ayant pas à payer la totalité du prix de leur billet peuvent se permettre ces voyages. Le fret aérien est aussi très cher; on ne peut pas blâmer la population de boire plus de bière que de lait. M. Moyen a recommandé:

a) qu'on reconnaisse officiellement que le transport aérien est un service essentiel;

b) qu'on construise un aéroport dans chaque localité qui n'est pas desservie par une route;

c) que l'aéroport de Blanc-Sablon soit équipé d'un système d'atterrissage aux instruments et d'installations permettant de recevoir des appareils comme ceux qu'utilisent les compagnies aériennes;

d) que le transport aérien soit le seul mode de transport subventionné.

M. Moyen a aussi demandé que le Comité des transports aériens constitue un comité chargé de surveiller la qualité des services aériens dans la région. Il a aussi suggéré:

a) que l'approvisionnement en denrées essentielles de qualité soit assuré tout au long de l'année;

b) que les horaires des compagnies aériennes soient organisés de façon à permettre des correspondances commodes par Gander ou Québec;

c) que l'on identifie des centres d'activités de transport aérien le long de la Basse-Côte-Nord et qu'on établisse les petits aéroports en conséquences; et

d) que le CTA assure une présence dans la région.

M. Cliff Joncas, président du Comité des transports de Lourdes-de-Blanc-Sablon

M. Joncas a déclaré que les tarifs aériens étaient trop élevés et qu'il n'y avait pas plus de 10 % des voyageurs qui payaient eux-mêmes leurs billets; les autres voyagent aux frais du gouvernement ou de grandes compagnies. Il a ajouté que la structure des prix était irrationnelle.

M. Joncas a exprimé l'opinion que la Basse-Côte-Nord n'avait pas contribué aux pertes de 20 millions de dollars subies par Quebecair en 1982, puisque des représentants de Quebecair ont déclaré, lors d'une réunion, que la ligne Blanc-Sablon - Sept-Îles était rentable. M. Joncas a aussi cité quelques exemples du coût élevé du fret aérien (jusqu'à 44 % d'augmentation du coût d'une commande d'épicerie) et a déclaré que ces tarifs élevés empêchaient le développement des pêcheries. Il a conclu en disant que la population ne voulait pas connaître les causes des problèmes mais plutôt obtenir des solutions: des services raisonnables à un coût raisonnable.

Pendant la période consacrée aux questions, M. Look, de Quebecair, a indiqué que le coût élevé du transport aérien des marchandises pouvait être dû à la structure tarifaire, dans la mesure où un tarif minimum est imposé. Quant aux tarifs payés par les passagers, il a dit qu'ils dépendaient du type d'avion utilisé: des HS-748 plutôt que des B-737.

M. Armand Joncas, citoyen

M. Joncas a déclaré que Propair offre de très mauvais services. La sécurité laisserait aussi à désirer. Il suggère d'effectuer une enquête à ce sujet.

M. Joncas remet en question la méthode de calcul des tarifs utilisée par Quebecair pour la Basse-Côte-Nord. Il a aussi critiqué les horaires; par exemple, il faut trois jours pour effectuer un aller retour entre Blanc-Sablon et Saint-Augustin.

Mme Gladys Lavallée, comité d'école, Lourdes-de-Blanc-Sablon

Tous les élèves de niveaux supérieurs à la septième année étudient à l'extérieur de Blanc-Sablon. Le transport aérien leur est donc essentiel. Les services sont toutefois inadéquats, surtout en ce qui concerne la fiabilité des horaires. Mme Lavallée a indiqué qu'il était arrivé que des enfants soient bloqués à Sept-Îles ou à Chevery parce que les avions ne pouvaient pas atterrir à Blanc-Sablon.

## GOOSE BAY (TERRE-NEUVE) LE MERCREDI 6 JUIN

Groupe représentant les conseils municipaux de Labrador City, Happy Valley-Goose Bay et Wabush:

- M. Kenneth L. Nelson, secrétaire de mairie, Happy Valley-Goose Bay;
- M. Herbert Brett, conseiller municipal;
- M. Dennis Conway, conseiller municipal, Happy Valley-Goose Bay;
- M. Len Leyte, conseiller municipal, Labrador City.

Le groupe a présenté un texte de quatre pages, dans lequel il exposait les points suivants:

1. Le Labrador est un marché potentiellement important pour le transport aérien. Les deux centres urbains les plus importants ont de grands aéroports bien équipés, et on est en train d'améliorer les installations aéroportuaires des collectivités côtières. L'isolement et le manque de voies de communication terrestres créent un marché captif. On ne fait que commencer à développer les possibilités de la région en matière de tourisme.

2. Les services actuellement offerts par les transporteurs aériens sont mal intégrés. Il en résulte que les déplacements entre différentes localités du Labrador ou à destination d'autres régions sont coûteux, lents et souvent peu commodes. Cela décourage les gens de voyager (pour affaires ou pour agrément) et nuit au tourisme.

3. La déréglementation des transports aériens dans le Sud cause beaucoup d'inquiétude et suscite beaucoup de questions dans le Nord, en ce qui concerne notamment les points suivants:

   a) La concurrence entre les transporteurs aériens, qui est actuellement presque inexistante au Labrador, va-t-elle continuer à être restreinte?

   b) Les transporteurs vont-ils augmenter leurs tarifs dans le Nord réglementé pour compenser les pertes que peut entraîner la concurrence qu'ils se livrent dans le Sud déréglementé?

   c) Les régions du Nord risquent-elles de subir une réduction de la fréquence des vols ou de voir les avions actuels remplacés par des appareils plus lents et plus petits pour les longs trajets?

   d) Les fonds fédéraux actuellement affectés à la construction, à l'entretien et à l'amélioration des installations aéroportuaires des régions du Nord vont-ils être réorientés vers les programmes destinés aux zones déréglementées?

Le groupe suggère que le CTA établisse des politiques ou des règlements visant les objectifs suivants:

1. Des avions à réaction devraient effectuer des vols quotidiens entre les grands centres du Labrador et l'île de Terre-Neuve.

2. Les transporteurs devraient pouvoir obtenir plus de lignes protégées, afin d'augmenter la fréquence des vols et la qualité des services, autant en ce qui concerne les vols réguliers que les vols nolisés, autant pour le transport des passagers que pour celui des marchandises.

3. Il devrait y avoir des audiences publiques ou un processus d'appel lorsque les trajets, les horaires ou les prix sont modifiés. Ces audiences devraient se tenir au Labrador.

4. On devrait continuellement améliorer les installations de contrôle de la navigation aérienne, d'aide à la navigation, de lutte contre les incendies et les autres installations, surtout dans le cas des localités côtières.

5. On devrait demander à Transports Canada de réduire les taxes aéroportuaires, les frais d'atterrissage et les taxes sur le transport, pour les régions éloignées et du Nord, à condition que les consommateurs en profitent.

6. Les prix devraient être calculés d'après la formule maximum-minimum proposée pour le système déréglementé du Sud.

7. On devrait offrir, pour les vols dans les zones réglementées, des tarifs réduits, des tarifs spéciaux et des rabais indirects semblables à ceux qui sont offerts dans le Sud, afin d'encourager les voyages.

8. On devrait accorder la priorité aux voyageurs venant des régions éloignées et du Nord et faire en sorte qu'ils puissent profiter de correspondances intéressantes vers d'autres centres.

9. Les transporteurs aériens devraient être obligés de fournir sur leurs routes du Nord les mêmes services en vol que dans le Sud.

10. Les transporteurs aériens devraient être obligés d'offrir des tarifs communs pour les vols avec correspondances. Ces tarifs ne devraient pas dépasser ceux qui sont prévus pour les vols directs.

Les membres du groupe ont insisté sur le fait que les résidents du Labrador dépendent du transport aérien pour satisfaire leurs besoins commerciaux, sociaux et médicaux. Toute réduction de service ou augmentation de coût a un effet direct sur la population et contribue à accroître l'impression d'isolement déjà ressentie dans toutes les localités des régions éloignées et du Nord.

En réponse aux questions de Mme Burnham, avocate à la Commission, et des commissaires, les membres du groupe ont développé plusieurs des points mentionnés plus haut.

1. Des tarifs réduits sont offerts dans le Nord, mais ils sont limités à un nombre réduit de places.

2. Dans le Nord, les services en vol sont généralement d'une qualité inférieure à celle à laquelle on est habitué dans le Sud.

3. Bien que le groupe soit favorable à la déréglementation, dans la mesure où cela favoriserait la concurrence, il s'inquiète de certains inconvénients que cela a entraîné pour de petites localités aux États-Unis. Il faudrait établir un équilibre entre le principe de la concurrence et certaines réalités économiques, de façon que les compagnies aériennes ne soient pas trop affectées financièrement.

   Le cas suivant illustre bien la complexité de la question. Eastern Provincial Airways pourrait réduire son service entre Goose Bay et St. John's si le service offert par Labrador Airways sur la même route lui faisait perdre une trop grande partie de son marché. Cela réduirait la qualité du service entre Goose Bay et Wabush, dans l'ouest du Labrador, puisque cette dernière localité est actuellement desservie par les vols d'EPA qui passent par St. John's et Goose Bay, alors que Labrador Airways ne dessert pas cette route.

4. La disponibilité des places sur tout les parcours d'une route donnée est aussi un problème important. Dans les vols comportants plusieurs arrêts ou dans les voyages comprenant des correspondances, il est souvent impossible d'obtenir des places pour toutes les étapes du voyage; on doit souvent attendre longtemps entre deux vols. Ainsi, un passager voulant aller de Goose Bay à St. John's peut se faire dire qu'il y a une place de libre pour le parcours Goose Bay - Gander, mais que tout est réservé pour le parcours Gander - St. John's.

5. On impose les mêmes tarifs pour certains vols dont les horaires sont très peu commodes (les vols vers les Maritimes par exemple) que pour des vols qui se font à des heures plus pratiques.

6. Le manque de coordination entre les horaires des différentes compagnies aériennes cause beaucoup de problèmes de correspondances, notamment sur des routes où les vols sont peu fréquents. En voici un exemple: des voyageurs voulant aller de Québec à Churchill Falls en passant par Wabush se sont rendu compte que le vol de Quebecair en provenance de Québec arrivait à Wabush une demi-heure après le départ du vol d'EPA de Wabush vers Churchill Falls, ce qui les obligeait à demeurer deux jours à Wabush.

7. On a cité des exemples montrant que le coût d'un voyage pouvait varier considérablement selon l'itinéraire choisi. Le problème se pose lorsque deux compagnies aériennes ne s'entendent pas sur un tarif commun pour un trajet donné; on calcule alors le tarif total en additionnant les tarifs des différentes parties du voyage.

8. Tout en souhaitant l'utilisation d'avions à réaction entre le Labrador et Terre-Neuve, les membres du groupe ont convenu avec le Président qu'il s'agissait essentiellement d'une question de vitesse et de temps; des avions à turbopropulseurs pourraient assurer un service tout aussi adéquat s'ils compensaient leur lenteur relative par une réduction du nombre d'escales.

9. On craint aussi que l'arrêt de l'utilisation d'avions à réaction n'entraîne une diminution de l'espace disponible pour le transport des marchandises et du courrier particulièrement.

M. August Anderson, directeur exécutif, Labrador Inuit Association of Nain,
accompagné par M. Randy Sweetnam

M. Anderson a indiqué que cette association représente environ 2 500 Inuits et "colons" de la côte nord du Labrador. Exception faite du service offert par CN Marine pendant les quatre mois d'été, le transport aérien est la seule façon d'amener les gens et les marchandises dans cette région. Pendant plusieurs années, la côte nord n'a été desservie que par les avions (à skis, à roues ou à flotteurs) de Labrador Airways, qui venaient de Goose Bay trois fois par semaine. Le service était effectué en vertu d'un permis de classe 3. Comme elle n'en était pas satisfaite, l'association des Inuits du Labrador a demandé à la CCT, en 1982-1983, de faire une enquête publique sur les coûts des services de transport aérien sur la côte nord. Au cours des deux dernières années, plusieurs changements se sont produits:

a) des pistes d'atterrissage ont été aménagées dans deux localités; elles viennent s'ajouter aux deux qui existaient déjà;

b) Air Inuit a reçu un permis lui permettant d'assurer la liaison entre Nain et Kuujjuaq (Fort Chimo), dans le nord du Québec, et d'autres localités du Nord;

c) il y a beaucoup moins de plaintes contre Labrador Airways depuis que cette compagnie a un nouveau propriétaire; et

d) la subvention annuelle que Labrador Airways reçoit du gouvernement provincial, pour assurer le service sur la côte du Labrador, est passée de 150 000 $ à 450 000 $.

M. Anderson a indiqué que les coûts constituaient le principal problème des transports aériens dans le Nord. Vient ensuite la mauvaise qualité du service, dans des domaines comme les horaires, la surréservation et les délais de livraison des marchandises. Enfin, il se peut que la coordination entre les services réglementés du Nord et les services déréglementés du Sud suscite d'autres difficultés, notamment en ce qui concerne des aspects comme les horaires, la billetterie, les tarifs communs et les types d'appareils. Pour faire face à tous ces problèmes, l'association des Inuits du Labrador recommande que la CCT crée un organisme responsable du transport dans les régions du Nord qui ait le mandat suivant:

a) établir dans le Nord un système de transport qui soit comparable à celui qui existe dans le Sud;

b) répartir les subventions de façon à ramener les coûts du transport dans le Nord au niveau de ce qui est payé dans le Sud;

c) promouvoir des programmes du genre "tarifs spéciaux pour les groupes" et "billets sans réservation"; et

d) synchroniser les horaires des lignes du Nord de façon à faciliter les voyages.

Des habitants des régions du Nord, connaissant bien la province, devraient être membres de l'organisme proposé. Une de ses premières tâches serait d'étudier le système de classement des permis en vigueur dans le Nord, en vue de rendre les transporteurs aériens plus responsables. M. Anderson a suggéré, à titre d'exemple, qu'un transporteur dont les appareils peuvent atterrir sur une piste d'atterrissage pourvue de système d'aide à la navigation devrait assumer une plus grande responsabilité quant au respect des horaires qu'un transporteur dont les appareils doivent se poser sur skis ou sur flotteurs, sans pouvoir utiliser d'aides à la navigation.

En réponse aux questions des commissaires, M. Sweetnam a indiqué que l'association des Inuits du Labrador n'avait pas défini ce qu'elle entendait par "Nord". Il a aussi indiqué que les conditions météorologiques de la côte nord étaient tellement mauvaises que les avions ne pouvaient généralement pas s'y poser plus de deux jours par semaine.

Groupe représentant Churchill Falls:

- M. Francis C. Clarke, administrateur de la ville;
- M. Jack Murphy, directeur de l'aéroport;
- M. Randy Pitcher.

M. Clarke a tenu à souligner que les opinions de ce groupe n'étaient pas nécessairement celles de la Churchill Falls Labrador Corporation, qui est propriétaire de la ville de Churchill Falls.

À l'exception de la ligne de chemin de fer de Quebec North Shore and Labrador Railway qui est peu utilisée, la ville dépend du transport aérien. Ces services ont toutefois été réduits au fur et à mesure que la population diminuait; elle est en effet passée de 6 000 habitants pendant la phase de construction à 1 000 aujourd'hui. On se préoccupe surtout de la fréquence des vols, et aussi, mais dans une moindre mesure, de la qualité des services en vol. Actuellement, EPA a deux vols par semaine, le mercredi et le vendredi. On croit qu'il serait préférable d'avoir trois vols par semaine (en incluant le transport du courrier). EPA a récemment modifié le trajet de ses deux vols; au lieu de passer tous les deux par Goose Bay, Churchill Falls et Wabush, il y en a maintenant un qui fait Churchill Falls - Goose Bay et l'autre Churchill Falls - Wabush. Cela a permis de régler certains problèmes, mais en a aussi créé d'autres. Ainsi, il n'y a plus à Wabush qu'une seule correspondance pour les voyages de Churchill Falls à Montréal, alors qu'il y en avait deux auparavant. Par contre, pour le voyage en sens inverse, on peut maintenant prendre une correspondance à Wabush au lieu de devoir passer par Goose Bay, un itinéraire qui force y à passer la nuit.

Churchill Falls est un des endroits au Canada où il y a le plus de voyages en avion, proportionnellement à la population. La Churchill Falls Labrador Corporation paie une partie des coûts, qui sont très élevés. La nécessité de passer la nuit à différentes escales avant d'atteindre sa destination finale rend les voyages en avion encore plus coûteux.

M. Murphy a indiqué qu'on craignait qu'EPA ne cesse de desservir Churchill Falls s'il y avait déréglementation. Il s'est demandé si le Labrador devrait remplacer les services assurés par les avions à réaction d'EPA par ceux d'appareils à turbopropulseurs plus petits de compagnies comme Labrador Airways ou Air Schefferville, exploitant à partir de centres d'activités aériennes. Il s'est aussi dit préoccupé par le fait que les programmes de tarifs réduits n'étaient pas offerts partout. À ce sujet, il a mentionné le cas d'un programme de Quebecair destiné aux passagers utilisant fréquemment l'avion, qui est offert pour les trajets Montréal - Québec et Montréal - Toronto mais non à partir de Wabush, d'où partent pourtant certains de ces vols.

M. Pitcher a confirmé qu'on s'inquiétait beaucoup de la déréglementation dans des collectivités comme Churchill Falls.

Cette inquiétude provient de ce qui s'est passé aux États-Unis, où la déréglementation a fait perdre tous leurs services de transport aérien à certaines localités. Il a aussi développé ce qui avait déjà été dit au sujet des tarifs réduits, en insistant notamment sur les difficultés causées par le manque de tarifs communs, dans le cas des itinéraires indirects par exemple.

Pendant la période consacrée aux questions, M. Look, de Quebecair, a fait remarquer que les programmes destinés aux passagers voyageant fréquemment sont tous récents et ne sont encore offerts qu'à titre d'essai. Par ailleurs, Quebecair offre des rabais intéressants pour les vols partant de Wabush.

En réponse à des questions de M. Patey, de Labrador Airways, et de Mme Burnham, de la Commission, M. Clarke a indiqué que, pour lui, la fréquence des vols était plus importante que la grandeur des appareils, à condition que les petits appareils offrent au moins un degré de confort raisonnable. Le groupe n'était pas certain des conséquences que l'utilisation de plus petits appareils aurait sur le transport des marchandises et du courrier.

Le groupe a confirmé à Mme Burnham qu'il était parfois difficile d'obtenir des places pour des vols partant de Churchill Falls, et encore plus pour des vols à destination de Churchill Falls. La Churchill Falls Labrador Corporation aide à corriger cette lacune en offrant des places sur son propre appareil, lorsque c'est possible, à ceux de ses employés qui ne peuvent prendre les avions des compagnies aériennes. Le manque d'information, relativement aux tarifs réduits ou à d'autres sujets, pose aussi des problèmes.

Pendant la période consacrée aux questions, M. McCabe, d'EPA, a indiqué qu'il arrivait que sa compagnie fasse dévier des vols ou ajoute des sections supplémentaires pour pouvoir transporter certains groupes de passagers. Il a aussi fait remarquer que tous les programmes de rabais d'EPA s'appliquaient aux services offerts dans les régions du Nord, sauf dans le cas où les tarifs correspondaient à ceux qu'Air Canada propose dans des marchés concurrentiels.

M. Brendan J. Sullivan, gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador

M. Sullivan a commencé par attirer l'attention sur l'incertitude et l'instabilité des conditions dans lesquelles se trouve actuellement l'industrie du transport aérien. Il a exprimé l'avis que c'était au gouvernement fédéral de trouver une solution acceptable à ce problème.

Actuellement, la province a six grands aéroports pour desservir une population de plus de 550 000 personnes. Il y a un transporteur national, deux transporteurs régionaux et plusieurs transporteurs locaux. Il s'agit d'un marché très dispersé.

Le débat autour de la politique de réglementation doit tenir compte des deux questions suivantes:

1. Les effets que les modifications proposées à la politique concernant les transporteurs aériens intérieurs pourraient avoir sur les transporteurs locaux qui desservent toutes les régions de la province. Il faut tenir compte des particularités géographiques de la province et de son isolement relatif, qui la rendent particulièrement dépendante du transport aérien.

2. L'évolution future de la réglementation économique du transport aérien dans les régions du Nord et la possibilité qu'elle soit rendue moins stricte. Le gouvernement de Terre-Neuve est favorable à un certain degré de déréglementation dans le Nord, à condition que les mesures prises à ce sujet tiennent compte des préoccupations et des souhaits de la population du Labrador.

En développant la première question, M. Sullivan a émis l'hypothèse que certains des petits transporteurs prendraient plus d'importance si EPA réduisait ses services à plusieurs endroits. Il s'attend à ce que cela se produise, notamment parce qu'il considère qu'EPA a mal répondu aux demandes des habitants de localités comme Happy Valley-Goose Bay. Il a donné plusieurs exemples de services inadéquats, semblables à ceux qui avaient déjà été signalés au cours de la journée par d'autres intervenants. Le gouvernement de Terre-Neuve est d'avis que la détérioration continue des services d'EPA a eu pour résultat de réduire la qualité du transport aérien à un niveau déplorable, qu'il s'agisse des vols à destination, en provenance ou, et surtout, à l'intérieur de la province. En conséquence, il est prêt à appuyer les demandes d'autres transporteurs qui pourraient assurer et améliorer les services.

Au sujet de la réglementation économique dans le Nord, M. Sullivan a fait les commentaires suivants:

1. Les restrictions relatives à l'accès aux lignes devraient être réduites pour les demandes concernant de nouvelles lignes et pour les exploitants de services locaux. Les transporteurs locaux devraient être autorisés à concurrencer directement les transporteurs nationaux et régionaux sur toute les lignes de la province, sauf celles menant sur la côte du Labrador.

2. Compte tenu du fait que les services offerts par les compagnies qui ont le monopole du transport aérien vers la côte du Labrador sont, depuis longtemps, inadéquats et peu fiables, la CCT devrait en surveiller la qualité et les coûts. Il

devrait y avoir des audiences publiques lorsque les habitants des localités côtières le demandent. Le gouvernement fédéral devrait aussi payer les subventions de fonctionnement qui sont actuellement versées par le gouvernement provincial.

3. En considérant les demandes de permis, la CCT devrait moins insister sur les critères de nécessité et de commodité publique. Les transporteurs existants devraient plutôt avoir à prouver que de nouveaux services seraient préjudiciables.

4. Les restrictions relatives à la taille des appareils qu'un transporteurs peut utiliser devraient être éliminées.

5. On devrait revoir attentivement certaines restrictions relatives à l'attribution des permis, notamment celles qui s'appliquent à l'octroi de différentes catégories de permis pour un même secteur géographique.

6. Il faudrait simplifier les règles concernant les fusions et les acquisitions, pour permettre aux transporteurs de se développer et de devenir plus efficaces.

7. Compte tenu de l'incertitude existant quant aux effets de la déréglementation sur les tarifs, en particulier dans le cas des routes à faible densité qui sont typiques de la plus grande partie de la province, il serait préférable de procéder avec modération, en tenant compte des objectifs fondamentaux d'un système de libre entreprise, mais en veillant aussi à éviter le plus possible les modifications susceptibles de toucher trop brutalement le public voyageur et les compagnies aériennes. Tout en réduisant ses activités en matière de tarifs, la CCT devrait pouvoir fixer des maxima et minima. Elle devrait aussi contrôler les modifications apportées à la structure des tarifs et avoir le pouvoir d'agir dans les cas où il serait prouvé que des régions moins densément peuplées subissent des tarifs plus élevés ou doivent assumer une partie des coûts liés aux avantages accordés aux utilisateurs de routes plus concurrentielles.

8. Les restrictions liées aux tarifs réduits, dans le cas des vols affrétés avec réservation anticipée par exemple, devraient se limiter à des exigences de séjour minimum et de période de réservation.

Répondant à M. McCabe, d'EPA, M. Sullivan a confirmé que le relâchement des restrictions relatives à l'accès aux routes avait pour corollaire que les transporteurs devraient pouvoir cesser d'assurer le service sur une ligne, en donnant un préavis approprié de 60 jours par exemple.

En réponse à une question de Mme Burnham, de la Commission, M. Sullivan a indiqué que, bien qu'on s'attende à ce que la déréglementation encourage la concurrence et entraîne une amélioration des services offerts à de nombreuses localités, le gouvernement n'en conservait pas moins la responsabilité d'assurer des services adéquats à des localités comme Churchill Falls. La proposition selon laquelle la CCT devrait fixer des tarifs minima et maxima vise à réduire les perturbations dans certains marchés, en limitant les risques de faillite par exemple.

M. Alex Saunders, directeur général, Torngat Fish Producers Association

Cette coopérative est présente sur toute la côte, de Rigolet à Nain. Elle réunit environ 400 membres et emploie entre 250 et 600 personnes en période de pointe. En ce qui a trait au transport aérien, la principale préoccupation de ses membres concerne le transport du poisson frais. Le poisson est transporté par bateau de Rigolet à Goose Bay, d'où il est expédié par avion. Cela représente environ le tiers de la production de la coopérative. On s'inquiète particulièrement des deux points suivants:

1. Coût du fret aérien. Les membres de la coopérative paient des tarifs beaucoup plus élevés que les habitants de l'île de Terre-Neuve ou des autres régions du Canada. M. Saunders estime qu'il faudrait une subvention équivalant à 35 % des coûts pour ramener ces tarifs au niveau de ceux qu'impose Air Canada.

2. Espace disponible. Il arrive que les avions d'EPA qui partent de Goose Bay ne puissent pas prendre la quantité de poisson prévue. Cela se produit chaque année, pendant deux ou trois semaines, en période de pointe.

M. Saunders croit que les expéditions de poisson frais augmenteraient considérablement (ce qui serait avantageux pour les localités de la côte nord) si les tarifs étaient inférieurs et le service plus fiable.

Il a suggéré:

a) qu'on utilise des hélicoptères pour améliorer les services offerts aux localités côtières, comme cela se fait au Groenland;

b) que la CCT fixe des tarifs maxima pour le fret en provenance ou à destination du Labrador; et

c) que la CCT établisse une procédure permettant de répondre aux plaintes plus rapidement que ce n'est actuellement le cas.

Pendant la période consacrée aux questions, M. Patey, de Labrador Airways, a attiré l'attention sur une étude du ministère des Transports, réalisée vers 1975, qui indiquait qu'il en coûterait beaucoup plus cher d'utiliser des hélicoptères que des aéronefs à voilure fixe pour assurer le transport aérien sur la côte.

En réponse à une question de M. McCabe, d'EPA, M. Saunders a admis que la quantité de poisson frais à expédier par avion variait considérablement d'une semaine à l'autre. Il a aussi précisé que, lorsqu'il parlait de manque d'espace, il faisait allusion à des cas où EPA n'avait pas pu fournir l'espace sur lequel on s'était entendu pour une journée donnée. Une discussion au sujet des tarifs de fret n'a pas permis de préciser si la subvention de 35 % mentionnée par M. Saunders devait s'appliquer à des tarifs par mille ou à des tarifs totaux correspondant à des marchés précis.

M. Gilbert Patey, président de Labrador Airways, assisté par M. Paul Lannon

M. Patey a commencé son intervention en indiquant que les mauvaises conditions météorologiques affectaient beaucoup plus le transport aérien dans les localités côtières que ce n'était le cas dans d'autres centres, comme Goose Bay ou Labrador City. En ce qui concerne le transport du courrier à Churchill Falls, il a indiqué que Labrador Airways avait pu s'occuper de tout le courrier, aux mois de janvier et de février derniers, lorsqu'elle a remplacé le Boeing 737 qui assurait auparavant ce service par des Twin Otter et des Queenair.

La construction de petites pistes d'atterrissage et le remplacement des monomoteurs et des avions à skis par des Twin Otter contribuent à réduire graduellement l'isolement des localités et à améliorer la fiabilité des services de transport aérien qui leur sont fournis. Ces pistes d'atterrissage sont construites grâce à un programme du gouvernement fédéral. Il s'agit plus de répondre à des besoins sociaux qu'à une activité économique croissante. En fait, l'activité économique a diminué au cours des dernières années, ce qui a entraîné une diminution de la population de Goose Bay et de l'ouest du Labrador. La région qui est desservie par Labrador Airways (vers le sud, l'est et le nord de Goose Bay) s'étend sur environ 700 milles de côtes et a environ 7 800 habitants, sans compter la population de Goose Bay. Exception faite des quelques mois d'été durant lesquels le transport par mer est possible, l'avion est le seul moyen de transport disponible. La plupart des vols se font dans le cadre

d'un service VFR, généralement avec des avions munis de skis ou de flotteurs.

M. Patey a indiqué que, compte tenu des conditions sociales et économiques de la région, un service aérien régulier ne pouvait être assuré qu'à condition d'être directement subventionné. Le gouvernement provincial verse une subvention qui permet d'offrir trois vols par semaine, pendant toute l'année, même si un ou deux vols, dans chaque direction, suffiraient amplement aux besoins. Sans la subvention, les tarifs aériens passeraient de 49 cents à environ 1 $ par passager-mille. M. Patey s'est dit surpris de ce que le gouvernement fédéral ne reconnaisse pas l'importance des services offerts par des transporteurs comme Labrador Airways et ne les subventionne pas à moins qu'ils n'aient de bonnes chances de devenir rentables. L'arrivée d'autres transporteurs assurant des services de classe 3 ou de classe 4 serait désastreuse dans un marché où la capacité est déjà excédentaire. Cela ne ferait qu'augmenter le besoin de subventions.

Labrador Airways propose qu'on apporte des modifications importantes au transport des marchandises au Labrador. On recommande notamment de remplacer les lignes maritimes fortement subventionnées partant de St. John's et de Lewisporte (utilisées l'été) et les lignes aériennes très coûteuses partant de Halifax et de St. John's (utilisées l'hiver) par des lignes partant de l'aéroport qu'on est en train de construire à St. Anthony, à l'extrémité nord de Terre-Neuve. Les marchandises seraient amenées à cet aéroport par la route.

En réponse aux questions de Mme Burnham, de la Commission, M. Patey a fait les commentaires suivants:

1. Il est favorable à la déréglementation pour les régions situées à l'intérieur des terres, au Labrador. Plus précisément, il souhaite que l'accès soit facilité et que certaines restrictions relatives aux permis soient éliminées, celles qui empêchent Labrador Airways de transporter des passagers entre St. John's et Gander, par exemple.

2. Il a confirmé que la plus grande partie des marchandises est transportée vers le nord ou l'est et que presque rien ne va vers le sud ou l'ouest.

3. Il a indiqué que la subvention provinciale est versée directement à la compagnie aérienne. On n'a pas considéré d'autres formes d'aide, comme la possibilité que le gouvernement provincial prête ses propres appareils à la compagnie aérienne.

**SEPT-ÎLES (QUÉBEC), LE JEUDI 7 JUIN**

M. Richard Look, vice-président, Développement des marchés, Quebecair

M. Look a décrit les services assurés par Quebecair sur la Basse-Côte-Nord. Les distances sont courtes. On utilise des avions à skis ou à flotteurs et des hélicoptères. Beaucoup des petites localités desservies par Propair (en vertu d'un contrat de services) manquent d'installations adéquates.

M. Look considère que la nouvelle politique de transport aérien ouvre des perspectives intéressantes à Quebecair. Il a ajouté que la déréglementation ne devrait pas s'appliquer aux régions du Nord. Pour ce qui est des tarifs aériens, Quebecair approuve les modifications apportées pour assouplir la réglementation.

En ce qui concerne la protection des routes, Quebecair croit que le Comité des transports aériens devrait appliquer la réglementation de façon très stricte. M. Look a conclu son intervention en recommandant:

a) qu'une réglementation souple entre immédiatement en vigueur relativement aux tarifs réduits et très réduits et aux règles de dépôt et d'établissement des tarifs;

b) qu'on fasse respecter rigoureusement les règles relatives à la protection des routes et des bases;

c) qu'on effectue une étude approfondie des dispositions concernant la protection des routes;

d) que Transports Canada accélère la réalisation de son programme d'amélioration des installations sur la Basse-Côte-Nord;

e) qu'on procède à une revue de la taxation du carburant; et

f) qu'on examine la structure de gestion des aéroports, afin d'en réduire les coûts.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Look a indiqué qu'on utilisait un système de gestion des places en surplus pour déterminer le nombre de places pour lesquels des tarifs très réduits étaient consentis sur la Basse-Côte-Nord.

Dans le calcul de sa subvention, le gouvernement provincial tient compte de la subvention d'environ 600 000 $ que verse le gouvernement fédéral. M. Look n'a pas pu préciser si certains services de Quebecair en subventionnaient d'autres.

La structure des tarifs qui est en vigueur sur la Basse-Côte-Nord a été établie de façon empirique; elle est différente de celle qui est utilisée pour le reste du réseau de Quebecair. On est en train d'étudier la possibilité de rationaliser ce système. Entre temps, des programmes de tarifs réduits sont déjà en vigueur sur la Basse-Côte-Nord.

Quebecair prévoit réduire le nombre de types d'avions dont elle se sert. La compagnie ne songe pas à cesser ses vols vers les petites localités actuellement desservies par Propair (en vertu d'un contrat de services), même si d'autres transporteurs se montraient intéressés à y offrir leurs services. Selon Quebecair, ces transporteurs ne desserviraient que les localités les plus importantes, ce qui désorganiserait un réseau déjà fragile.

En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Look a indiqué qu'il ne croit pas que la population de la Basse-Côte-Nord bénéficierait d'une augmentation de la concurrence; il n'y a pas assez de trafic, et l'économie n'est pas assez développée.

M. Look a signalé au président, M. Orange, que Quebecair desservait elle-même cinq des dix endroits desservis sur la Basse-Côte-Nord et que les cinq autres l'étaient par Propair, en vertu d'un contrat avec Quebecair. Il croit que Propair pourrait avoir ses propres permis, lorsque son contrat de services aura pris fin, en 1985.

On a ensuite discuté des installations. On a demandé à Quebecair de présenter à la Commission une évaluation des besoins qu'il y avait à ce sujet.

M. Look a répété que le transport aérien ne devrait pas être déréglementé sur la Basse-Côte-Nord. Il a ensuite indiqué que Quebecair s'inquiétait de l'ajout d'un nouveau vol d'Air Canada entre Québec et Sept-Îles.

M. Michel Leblanc, président, Conifair Aviation Inc.

M. Leblanc a affirmé que certaines zones situées au nord et au sud du 50$^{e}$ parallèle se ressemblaient beaucoup. On y retrouve les mêmes marchés discrétionnaires, les mêmes marchés reliés au tourisme, à la chasse et à la pêche et les mêmes cycles saisonniers. M. Leblanc s'est dit heureux des résultats qu'il a obtenus sur la route Mont-Joli - Port-Menier et a prédit que le nombre de chasseurs qui utilisent ce service passerait de 3 000 à 6 000 entre 1982 et 1985. Ce succès confirme qu'un service spécial était nécessaire, comme le prétendait Conifair. C'est aussi le cas pour la route devant desservir Schefferville, qui fait l'objet d'une demande auprès du CTA.

M. Leblanc croit que, pour ces marchés, les vols affrétés avec réservation anticipée (VARA) peuvent être aussi efficaces que les services à taux unitaires. Il considère que la nouvelle politique autorise les VARA dans le nord du Canada. Toutefois, les contraintes des services aériens reliés aux activités de chasse et de pêche ne permettent pas de respecter l'exigence selon laquelle les passagers doivent passer au moins un dimanche à leur destination. En outre, un petit transporteur ne peut pas remplir tous les documents qui sont exigés.

M. Leblanc a indiqué que la concurrence avait entraîné une réduction de 33 % du coût du transport entre Mont-Joli et Port-Menier entre 1980 et 1984.

Il a fait les recommandations suivantes:

1. Qu'on autorise des VARA dans toutes les régions éloignées, pour répondre à la demande discrétionnaire et saisonnière.

2. Qu'on permettre de remplacer le séjour minimum d'un dimanche à la destination par un séjour de cinq nuits (même sans dimanche).

3. Qu'on réduise les formalités administratives, en intégrant les règles relatives aux VARA à celles qui concernent les tarifs des transporteurs et en éliminant l'obligation de faire enregistrer les contrats de VARA auprès du CTA.

4. Qu'on reconnaisse que la concurrence est nécessaire même dans le Nord, et que Sept-Îles soit exclue des règles s'appliquant aux régions du Nord.

En réponse à une question de M. Look, de Quebecair, M. Leblanc a confirmé qu'il croyait que les VARA allaient être autorisés partout au Canada. Il ne sera cependant pas suffisant d'abolir les articles 88 et 89. Les petits transporteurs ne peuvent pas faire face à toute la paperasserie exigée; cela pourrait les dissuader d'utiliser des VARA, à moins que les procédures ne soient simplifiées.

Il a affirmé que c'était sa tentative d'organiser des VARA qui étaient à l'origine de la diminution de 350 $ par chasseur du coût du transport à Schefferville. Même si ce programme n'est pas entré en vigueur, le fait qu'il ait été rendu public a amené Quebecair à modifier ses prix.

Dans le cas de Schefferville, M. Leblanc a indiqué qu'Air Schefferville offre des services réguliers pendant toute l'année. Quebecair intervient en période de pointe, pour répondre à l'accroissement de la demande, en exigeant toutefois des prix très élevés. M. Leblanc est d'avis qu'on pourrait

autoriser la concurrence dans les régions du Nord, pendant les périodes de pointe. D'après lui, le public bénéficierait de cette concurrence, comme le prouvent les effets de sa tentative d'organiser des VARA.

M. Leblanc a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, que Conifair ne s'intéressait qu'au marché discrétionnaire. Il a répété que la "règle du dimanche", pour les VARA, n'était pas pratique pour les marchés qu'il visait. Un séjour minimum de cinq jours conviendrait mieux et n'affecterait pas les voyages d'affaires.

Il a dit souhaiter que la souplesse existant dans le Sud relativement aux tarifs et à l'établissement des prix s'étende aux régions du Nord.

En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Leblanc a déclaré qu'advenant l'autorisation de la concurrence, le nombre de concurrents serait déterminé par des facteurs économiques. Les transporteurs offrant des services réguliers tout au long de l'année, dans des marchés du Nord restreints, devraient presque obligatoirement y jouir d'un monopole.

M. Jacques Prud'Homme, vice-président, Association des pourvoyeurs du Nouveau-Québec

M. Prud'Homme a décrit les activités reliées à la chasse et à la pêche. La saison va du 20 mai au 1er octobre. Les services comprennent le transport et le logement. En 1984, on attendait 2 500 chasseurs, dont 30 % devaient venir des États-Unis. Quatre-vingt-dix pour cent des clients arrivent par avion, les autres par train. Avant la fermeture de l'Iron Ore, 40 % des clients arrivaient par train. Des tarifs aériens plus bas devraient faire passer le coefficient d'occupation de 75 % à 95 % ou 100 %. En 1983, le coût du voyage variait entre 700 $ et 800 $ mais en 1984, la concurrence devrait le ramener à un niveau de 350 $ à 450 $.

M. Prud'Homme a indiqué que le tourisme représentait 90 % de l'économie de la région et qu'une concurrence accrue ferait baisser les prix. Il ne croit pas que cela affecterait Quebecair, puisqu'un Queenair d'Air Schefferville dessert déjà Schefferville onze mois par an.

En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Prud'Homme a indiqué que la réduction des tarifs aériens de 800 $ à 400 $ ne s'appliquait qu'aux chasseurs. En ce qui concerne le nombre de transporteurs locaux qui ravitaillent les camps de chasse, M. Prud'Homme a déclaré que deux d'entre eux (Air Schefferville et Cargair) travaillaient légalement, mais que onze autres travaillaient illégalement. Des amendes ont été imposées à certains transporteurs illégaux, mais elles ne sont pas assez élevées pour être vraiment dissuasives. On se plaint

régulièrement au CTA, mais cela ne donne aucun résultat concret. M. Prud'Homme ignorait que le Comité ne pouvait pas imposer d'amendes et n'a pas pu dire qui imposait celles dont il a parlé.

Il a répété qu'il croyait que le transport aérien dans les régions du Nord devrait être déréglementé.

M. Lauréat Méthot, services aux malades de la Basse-Côte-Nord

M. Méthot a déclaré que les services aériens étaient déplorables sur la Basse-Côte-Nord. Il a donné quelques exemples de vols retardés ou annulés et a cité des cas où on avait refusé d'embarquer des malades devant être conduits à un hôpital pour être opérés.

Il juge la situation actuelle intolérable. Les services offerts aux malades devraient être considérablement améliorés.

M. Réjean Rousseau, Chambre de commerce de Sept-Îles

M. Rousseau a indiqué que les services aériens entre Sept-Îles et les grands centres se sont améliorés, mais que les tarifs demeurent très élevés. Cela est encore aggravé par les dépenses encourues par les passagers (hébergement, etc.) lorsqu'ils ne peuvent retourner le jour même.

Les services aériens offerts sur la Basse-Côte-Nord sont peu fiables, les installations inadéquates et les tarifs beaucoup trop élevés. Le coût du transport par avion des denrées alimentaires est aussi excessif.

M. Rousseau a fait les recommandations suivantes:

1. Les tarifs exigés pour le transport des passagers et des marchandises devraient être abaissés.

2. Les services aériens sur la Basse-Côte-Nord devraient être considérés comme des services essentiels.

3. Sans aller jusqu'à la déréglementation totale, on devrait permettre une plus grande concurrence.

4. Les produits de la pêche devraient être transportés dans des avions spécialement équipés à cet effet.

5. Des dispositifs LOC/DME devraient être installés aux aéroports de Natashquan, de Chevery et de Blanc-Sablon.

6. On devrait pouvoir se procurer du carburant AVGAS 130, à prix raisonnable, à Natashquan et à Blanc-Sablon.

M. Rousseau a déclaré au commissaire Bourret qu'il craignait qu'une déréglementation totale n'entraîne l'abandon de certaines lignes.

**RANKIN INLET (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LES LUNDI 18 JUIN ET MARDI 19 JUIN**

M. Jack Anawak, orateur, Conseil régional du Keewatin

Le Conseil régional du Keewatin représente sept hameaux du district de Keewatin. Rankin Inlet est le plus grand de ces villages; la plupart des autres (incluant Whale Cove, Chesterfield Inlet, Coral Harbour et Repulse Bay) n'ont à peu près que le tiers de sa population.

M. Anawak a commencé son intervention en insistant sur l'importance de l'avion pour tout déplacement à grande distance au Keewatin. Des politiques de transport aérien mal conçues peuvent avoir des conséquences très dommageables pour les collectivités locales. De façon générale, depuis quelques années, les services se sont améliorés, mais le transport aérien demeure à l'ordre du jour de toutes les réunions du Conseil régional du Keewatin.

Comme il leur manque plusieurs services essentiels, les localités les plus petites sont particulièrement dépendantes des services aériens. L'avion est essentiel pour transporter les personnes ayant besoin de soins médicaux urgents ou de soins spéciaux, ou pour amener le personnel médical qui pourra les soigner; pour apporter les pièces de rechange nécessaires pour réparer les appareils défectueux; et pour apporter diverses fournitures lorsque les stocks s'épuisent avant l'arrivée du navire qui réapprovisionne les villages chaque année.

M. Anawak a indiqué que la politique du gouvernement fédéral relative aux installations aériennes dans le Nord avait donné de bons résultats pour les localités du Keewatin. On s'inquiète de la décision de suspendre cette politique, dont on ne connaît pas les raisons ni les effets qu'elle aura.

Le Conseil régional du Keewatin aimerait que trois modifications soient apportées relativement aux tarifs aériens:

a) L'établissement d'un programme de tarifs réduits pour les familles et les personnes âgées. Cela est particulièrement important lorsque le manque d'installations médicales force un membre de la famille (une future mère ou un malade en phase

terminale par exemple) à demeurer loin de ses proches pendant une longue période.

b) L'établissement d'un programme de tarifs réduits pour les étudiants. Cela atténuerait les difficultés financières des familles dont les enfants étudient à l'extérieur de la région. Cela permettrait aussi d'améliorer les relations sociales, en permettant aux jeunes de participer à des compétitions sportives, à l'intérieur et à l'extérieur de la région.

c) L'établissement d'un programme de tarifs spéciaux pour les gens qui voyagent pour s'occuper d'affaires publiques.

Répondant aux questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, et des commissaires, M. Anawak a fait les commentaires suivants:

1. La CCT devrait contrôler la qualité des services aériens dans le Nord, peut-être par l'intermédiaire d'organismes comme le Conseil régional du Keewatin.

2. On devrait subventionner le transport de certains passagers, offrir des tarifs spéciaux pour les familles par exemple, et celui de certaines marchandises, notamment les articles de première nécessité.

3. Les améliorations récentes des services aériens ont entraîné une utilisation accrue de l'avion pour transporter les marchandises. L'avion remplace ainsi le navire de réapprovisionnement annuel, en partie parce que le transport aérien permet de réduire l'importance des capitaux immobilisés sous forme de stocks.

4. Le transport aérien est tout aussi important pour les voyages à l'intérieur du Keewatin que pour les déplacements vers l'extérieur de la région.

5. Le service aérien régulier actuel est adéquat.

6. On peut obtenir des tarifs réduits pour les vols directs vers Winnipeg, Yellowknife et Frobisher Bay.

<u>M. Anthynie Kadjuk, vice-président, Keewatin Inuit Association</u>

M. Kadjuk a indiqué que son association était très préoccupée par la qualité des services aériens réguliers offerts au Keewatin et plus spécifiquement à Chesterfield Inlet. Le fait

qu'il n'y ait que trois vols par semaine impose de longues périodes d'attente, notamment lorsque de mauvaises conditions météorologiques entraînent l'annulation des vols. Le service postal est inadéquat. Les produits alimentaires frais sont souvent abîmés par le gel ou par de trop long retards. Beaucoup d'habitants aimeraient voyager plus souvent, mais n'en ont pas les moyens.

En réponse aux questions des membres de la Commission, M. Kadjuk a déclaré que les services s'amélioreraient s'il y avait plus de transporteurs aériens. Il a aussi admis qu'une grande partie des problèmes étaient dus aux mauvaises conditions météorologiques.

M. Donat Milortok, vice-président, Tunqavik Federation of Nunavut

M. Milortok a fait part de ses préoccupations au sujet du service aérien offert à Repulse Bay. Il y a deux vols de Calm Air par semaine, les mardi et jeudi. Les appareils partent de Rankin Inlet. Selon M. Milortok, lorsque l'avion effectuant le vol du jeudi ne peut pas décoller à l'heure prévue, à cause du mauvais temps par exemple, plutôt que de simplement retarder le vol, on l'annule, même si les conditions s'améliorent. Les passagers doivent alors attendre le prochain vol pendant plusieurs jours ou affréter eux-mêmes un appareil, ce qui coûte très cher. Ces annulations entraînent aussi des retards dans la livraison de fournitures essentielles, comme les pièces de rechange nécessaires pour les véhicules, ce qui cause encore beaucoup de problèmes.

M. Milortok affirme que les Inuits ne parlant pas l'anglais ont de la difficulté à obtenir des places lorsqu'ils n'ont pas réservé, même s'il y a de la place dans l'avion. Il est aussi arrivé que des personnes ayant réservé se fassent dire qu'il n'y avait plus de places libres. Ce problème de langue crée aussi des difficultés aux passagers qui sont bloqués dans les villes comme Churchill. Il est encore exacerbé par le fait que les hôtesses ne parlent pas l'inuktitut.

La fédération croit qu'il devrait y avoir de meilleurs services dans le Nord. On est satisfait de Calm Air, mais la compagnie aurait besoin de plus d'appareils et devrait remplacer certains de ses très vieux avions. La Fédération souhaite davantage de concurrence et appuie la proposition de nouveaux services présentée par Nunasi Corporation.

En répondant à une question de Mme Burnham, de la Commission, M. Milortok a indiqué qu'il fallait faire les réservations deux ou trois jours à l'avance, pour les vols de Calm Air, et que cela était souvent difficile parce que la compagnie n'avait pas de système de réservation informatisé. Il croit que les tarifs élevés sont dus à la faiblesse de la concurrence.

M. Peter Kritaquluk, adjoint à l'exécutif, et M. David Aqlukark, négociateur en chef, Tunqavik Federation of Nunavut

M. Kritaquluk a fait remarquer que les préoccupations de la fédération étaient similaires à celles qui avaient été exprimées par certains des précédents intervenants. Ainsi, la Fédération considère que les tarifs imposés pour le transport des passagers et des marchandises sont beaucoup plus élevés dans le Nord que dans le Sud. Une concurrence accrue pourrait permettre de les réduire, sans nécessairement les ramener au niveau de ceux qui sont payés dans le Sud. Le fait que les procédures des différentes compagnies aériennes n'aient pas été traduites en inuktitut pose des problèmes aux personnes âgées, dont beaucoup ne parlent pas l'anglais. M. Kritaquluk suggère qu'un avion soit basé à Eskimo Point, une collectivité d'environ 1 000 personnes, pour s'occuper des cas d'urgence médicale.

M. Aglukark a attiré l'attention sur le fait que plus de la moitié des fonds que la Fédération reçoit du gouvernement servent à payer des frais de voyage. La plupart de ces déplacements sont effectués dans les appareils du seul transporteur aérien local, Calm Air. Il s'est montré très sévère à l'égard de cette compagnie. Il a notamment laissé entendre que le mauvais temps lui servait de prétexte pour annuler des vols. Il a aussi dénoncé le fait qu'on n'offre pas de tarifs spéciaux pour le trajet Churchill - Eskimo Point.

Répondant à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Aglukark a confirmé qu'il aimerait que les étudiants et les personnes âgées puissent bénéficier de tarifs réduits, grâce à des subventions gouvernementales s'il le faut. Il s'inquiète aussi du manque de coordination entre les horaires de Calm Air et de Northwest Territorial Airways.

En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Aglukark a déclaré qu'il serait bon qu'il y ait plus de concurrence entre les compagnies aériennes et qu'il croyait que cela pourrait faire diminuer les tarifs demandés pour le transport des passagers et des marchandises, ce qui stimulerait la demande.

M. Solomon Voisey, maire du hameau de Whale Cove, assisté par M. Raymond Kaslak, secrétaire-directeur

M. Voisey a fait part des préoccupations de la population de son village relativement aux services offerts par Calm Air. Il a accusé la compagnie de ne pas respecter ses horaires, de refuser des passagers autochtones pour pouvoir prendre des non-authochtones et de mal s'occuper des produits frais.

M. Kaslak a exposé les préoccupations du village relativement aux installations de l'aéroport. Un bâtiment en

bois, de dix pieds sur quinze pieds, avec un poêle, une fenêtre et des étagères, sert d'"aérogare temporaire". L'aéroport est à l'intérieur des terres, à sept milles du bureau des services météorologiques de Whale Cove, et il arrive qu'il ne fasse pas le même temps à ces deux endroits. Il n'y a pas de lignes téléphoniques et électriques entre l'aéroport et le village.

M. Raymond Mercer, président, Chambre de commerce du Keewatin

M. Mercer a commencé par souligner l'importance des services aériens pour les membres de la Chambre de commerce des sept localités du Keewatin. Il a fait part d'une résolution, adoptée lors de la dernière assemblée générale annuelle de la Chambre de commerce, visant à informer le Comité des transports aériens de la vive opposition de la Chambre de commerce à la déréglementation de l'industrie du transport aérien et à l'octroi de permis pour des services qui détourneraient le trafic des transporteurs du Keewatin.

Au cours des années passées, les services des compagnies aériennes se sont améliorés, au fur et à mesure de l'accroissement du trafic. De plus gros appareils, capables de transporter des cargaisons plus volumineuses, ont graduellement été introduits. Bien que les gens d'affaires aient dû faire face à certains problèmes (le fait qu'on refuse parfois d'embarquer du fret pour laisser de la place à des passagers par exemple), les services aériens réguliers se sont sensiblement améliorés.

En réponse à des questions de Mme Burnham et des commissaires, M. Mercer a fait les remarques suivantes:

1. Les gens d'affaires aimeraient qu'il y ait plus de vols et qu'on utilise des appareils capables de transporter les cargaisons les plus volumineuses, pendant toute l'année.

2. Seules des subventions pourraient permettre de réduire les tarifs, pas une concurrence accrue.

3. Des autochtones sont aussi membres de la Chambre de commerce, et ils sont d'accord avec ses positions.

M. Ollie Ittinuar, président, Inuit Cultural Institute of Eskimo Point

M. Ittinuar a déploré le fait qu'il y ait des frictions entre les différents groupes concernés. Il croit qu'ils devraient travailler ensemble et tenter de trouver des compromis plutôt que d'attendre que les autres règlent leurs problèmes.

M. Mike Illnik, citoyen

M. Illnik s'est dit d'accord avec la nécessité d'une certaine concurrence entre les compagnies aériennes et avec les propositions de tarifs spéciaux pour les étudiants, les familles et les personnes âgées. En réponse à une question du commissaire Bourret, il a confirmé qu'il souhaitait une concurrence accrue dans le cadre du système réglementé actuel.

M. Joe Barnsley, avocat-conseil de Calm Air, assisté par M. C.A.L. Morberg, président

M. Barnsley a commencé son intervention en répondant à certaines questions soulevées par les précédents intervenants.

1. À la suite de discussions ayant eu lieu plus tôt cette année, et auxquelles le Conseil régional du Keewatin a participé, Calm Air a déposé, auprès de la CCT, un programme de tarifs réduits pour les personnes âgées.

2. La question des rabais pour situations exceptionnelles est un sujet très complexe. Bien que les compagnies aériennes comprennent les difficultés financières auxquelles sont confrontés les gens qui doivent prendre l'avion pour recevoir des soins médicaux (par exemple), il reste que les sommes correspondant à ces réductions devraient être payées par d'autres groupes de passagers.

3. Pour ce qui est de la détérioration des produits frais, Calm Air est accusée à tort. Une enquête récente a montré qu'au moins une partie des produits soi-disant "frais" étaient déjà pourris lorsque la compagnie les avait reçus. Quant au gel, cela peut se produire n'importe quand pendant le transport, et pas seulement pendant que la compagnie est responsable du produit.

4. Le problème des retards est un problème réel que le mauvais temps ne permet pas d'éviter complètement. Le manque de confort de la plupart des aérogares rend cela encore plus désagréable, mais les compagnies aériennes n'ont pas les moyens d'apporter les améliorations nécessaires.

5. Sur la plupart des routes, il y a trop peu de trafic pour qu'on puisse offrir des vols quotidiens ou assumer les coûts d'un système de réservation informatisé. Il n'est pas non plus possible de faire face à de la concurrence.

6. Les variations dans le nombre de passagers demandant des places pour les différentes étapes des vols à plusieurs escales créent beaucoup de problèmes. Ainsi, lorsque toutes les places d'un vol partant de Rankin Inlet sont réservées pour le parcours Repulse Bay - Coral Harbour, les passagers qui désirent aller de Rankin Inlet à Coral Harbour ne sont pas pris, même si des places sont libres sur le premier parcours. Si on procédait autrement, ces personnes devraient descendre de l'avion à Repulse Bay (où il n'y a pas d'installations adéquates pour les recevoir) et y attendre le prochain avion pendant deux ou trois jours. Par ailleurs, il arrive aussi que des passagers ayant réservé des places pour le trajet Repulse Bay - Coral Harbour ne se présentent pas au départ; il y a alors des places libres mais trop tard.

7. Les tarifs de Calm Air sont comparables à ceux d'autres transporteurs desservant des régions similaires avec le même type d'appareils. Dans certains cas, le transport aérien coûte même moins cher que le transport maritime. On accuse souvent les compagnies aériennes d'être responsables des prix élevés payés dans les localités éloignées; le coût du transport aérien ne représente pourtant qu'une fraction de la différence de prix.

8. La compagnie met des brochures de l'Inuit Cultural Institute à la disposition de ses clients, mais elles disparaissent rapidement. Calm Air essaie d'engager des autochtones, mais les ressources sont très limitées. La compagnie est fermement opposée à toute discrimination raciale.

M. Barnsley a ensuite exposé le point de vue de Calm Air. Il a souligné l'importance du transport aérien dans la région mais aussi la faible densité de la population, qui ne permet pas d'offrir tous les services que l'on voudrait. Il a insisté sur le fait qu'en divisant le marché, la concurrence forcerait les transporteurs à réduire la fréquence de leurs vols ou la taille de leurs appareils. Ce n'est qu'en s'occupant à la fois du transport des passagers et de celui des marchandises qu'une compagnie d'aviation peut-être rentable tout en effectuant beaucoup de vols. Ainsi, dans le cas de Calm Air, le fret assure 60 % des recettes.

Calm Air croit que la déréglementation aurait des effets désastreux dans les régions du Nord. Certaines localités cesseraient immédiatement d'être desservies. D'autres bénéficieraient de tarifs plus bas et de vols plus fréquents mais pour un temps seulement. À plus ou moins long terme, les

services redeviendraient ce qu'ils étaient il y a dix ou quinze ans. M. Barnsley a quand même recommandé certains changements.

1. Il faudrait simplifier et rationaliser le processus d'enregis_rement des tarifs, notamment en définissant plus clairement les critères d'acceptation ou de refus. L'enregistrement ne devrait pas être obligatoire lorsque les tarifs demeurent à l'intérieur de certaines limites raisonnables préétablies.

2. Les tarifs devraient avoir "force de loi", dans un certain sens, c'est-à-dire qu'ils devraient lier les clients.

3. On devrait interdire les programmes de tarifs réduits pour passagers voyageant fréquemment; ceux-ci voyagent souvent sans en assumer les frais et recevraient en prime des avantages aux dépens des passagers qui payent le plein tarif.

4. On ne devrait pas non plus permettre les autres formes de rabais s'ils ont pour effet de déplacer les coûts d'un groupe de passagers à un autre.

5. Les voyages sans garantie ne sont pas appropriés aux régions du Nord; les passagers y sont si peu nombreux qu'ils demanderaient tous des billets sans garantie.

6. Des tarifs réduits pour le transport des passagers feraient diminuer les recettes sans augmenter le nombre de passagers et inciteraient les transporteurs à augmenter les autres tarifs pour compenser les pertes ainsi subies; cela ne serait donc probablement pas acceptables pas plus du point de vue de la réglementation que de celui de la rentabilité des compagnies d'aviation.

7. Offrir des tarifs réduits aux expéditeurs de marchandises qui utilisent fréquemment l'avion semble être une bonne idée, dans la mesure où tout accroissement des activités de transport des marchandises entraîne une augmentation de la fréquence des vols qui profite aussi aux passagers. Les tarifs offerts par Calm Air sont concurrentiels par rapport à ceux du transport maritime. Cela a d'ailleurs permis un accroissement considérable du transport aérien.

8. L'idée d'offrir des tarifs spéciaux pour le fret non prioritaire est tout aussi valable, dans la mesure où cela aide à maintenir la stabilité des services et la fréquence des vols.

9. Les dispositions relatives à la protection des routes devraient être renforcées de façon à mieux protéger les transporteurs comme Calm Air, qui offrent relativement peu de vols sur la plupart de leurs routes. Actuellement, les transporteurs qui organisent des vols nolisés peuvent trop facilement contourner les règlements. En outre, il n'est pas possible d'obtenir de permis pour plusieurs des pistes d'atterrissage situées dans de très petites localités; la protection des routes est alors totalement inexistante.

M. Barnsley a indiqué que le nombre de passagers transportés par Calm Air variait selon les saisons, atteignant un maximum l'été. Le transport des marchandises se fait presque entièrement du sud au nord. Les tarifs, autant ceux des passagers que ceux des marchandises, ont été établis de façon empirique et non d'après une formule précise. Au moins 19 autres transporteurs aériens ont des permis leur permettant d'offrir des services à taux unitaires ou des services d'affrètement dans les différentes localités desservies par Calm Air.

En réponse à une question de M. Aglukark, de la Tungavik Federation of Nunavut, M. Morberg a indiqué qu'on avait mis fin aux réunions avec les comités d'autochtones de certaines localités (comités qui devaient conseiller Calm Air) parce que les gens ne s'y intéressaient pas. M. Aglukark a déclaré qu'au contraire les populations locales désiraient participer à ces comités. M. Barnsley a souligné que Calm Air continuait de demeurer en contact avec les populations locales par l'intermédiaire des réunions du conseil régional. M. Aglukark a prétendu que Calm Air faisait souvent passer le transport des marchandises avant celui des passagers. M. Barnsley l'a assuré que cela n'était ni la politique ni la pratique de la compagnie.

M. Milortok, de la Tungavik Federation of Nunavut, a lui aussi déploré la fin des rencontres avec les comités d'autochtones et le fait que Calm Air semble parfois faire passer les marchandises avant les passagers.

En réponse à une question de Mme Burnham, de la Commission, M. Barnsley a confirmé que les tarifs imposés au Keewatin n'étaient pas calculés d'après une formule précise. Les écarts importants qui existent entre les tarifs imposés pour les vols effectués sur les différentes lignes sont dus à divers facteurs: les conditions d'exploitation, la façon dont les vols étaient effectués dans le passé et le sont maintenant, les types d'avion utilisés, la disponibilité et le coût du carburant, etc.

Les tarifs ne reflètent cependant pas systématiquement toutes ces variations; Calm Air essaie d'être juste et de ne pas pénaliser les petites localités.

Mme Burnham a fait remarquer que Calm Air demandait 0,31 $ par kilomètre entre Rankin Inlet et Yellowknife mais 1,24 $ par kilomètre entre Rankin Inlet et Whale Cove. M. Barnsley a indiqué que, dans le dernier cas, le coût élevé était dû à l'utilisation du Twin Otter, dont le coût par siège-mille est relativement élevé. M. Morberg a expliqué que dans le cas du trajet Rankin Inlet - Yellowknife, il s'agissait d'un prix spécial correspondant à un vol allant de Baker Lake à Yellowknife, et que l'avion ne s'arrêtait à Rankin Inlet que pour faire le plein. Ce tarif correspondait d'ailleurs à ce que demandait une autre compagnie aérienne, mais cela n'a pas attiré de passagers.

En réponse à d'autres questions de Mme Burnham, M. Barnsley a expliqué que dans le cas des vols à destination du Nord, comme on sait que les coefficients d'occupation sont beaucoup plus bas au retour qu'à l'aller, on essaie de remplir de fret tout l'espace qui n'est pas occupé par des passagers. En pratique, cela signifie que les avions de Calm Air n'ont pas d'espace disponible et, par conséquent, que des rabais ne feraient que réduire les recettes. En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Barnsley a déclaré qu'environ 90 % du fret était expédié vers le nord alors que seulement 10 % l'était vers le sud.

M. Robin Kersey, avocat-conseil de Keewatin Air Ltd.

M. Kersey s'est dit d'accord avec la plupart des opinions exprimées par M. Barnsley, de Calm Air. Il diffère cependant d'avis au sujet de la protection des routes et de la concurrence avec les transporteurs offrant des vols nolisés. Keewatin Air considère que la réglementation est adéquatement appliquée. On croit aussi que le volume des activités de Calm Air n'a pas été touché de façon significative, du moins pas au profit de Keewatin Air.

**BAKER LAKE (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE MARDI 19 JUIN**

M. John Hickes, président de Nunasi Development Corporation, assisté par M. Barney Lamm et par M. Louis Pilakapsi

MM. Pilakapsi et Hickes ont expliqué dans quel contexte la Nunasi Development Corporation avait décidé de créer une nouvelle compagnie aérienne: Nunasi Central Airlines. M. Hickes a présenté les statistiques suivantes sur la population des Territoires du Nord-Ouest en 1980:

| | |
|---|---|
| Région de Baffin | 8 269 |
| Région de Keewatin | 4 258 |
| Centre de l'Arctique | 3 374 |
| Ouest de l'Arctique | 7 564 |
| Total | 23 465 |

La corporation représente cette population, qui considère la région comme sa patrie. Tous les Inuits des Territoires du Nord-Ouest sont actionnaires de la Nunasi Development Corporation; chacun d'entre eux est donc partiellement propriétaire de la nouvelle compagnie aérienne qui constituera un poste d'investissement pour les sommes qu'on s'attend à recevoir à la suite des règlements d'affaires relatives aux droits territoriaux.

Nunasi Development Corporation détient 75 % du capital de Nunasi Central Airlines. Le reste appartient à M. Lamm. La compagnie a acheté Ontario Central Airlines, qui appartenait auparavant à M. Lamm. Elle a une vingtaine d'avions, dont sept DC-3, qui effectuent des vols à partir de Red Lake, en Ontario, et de Gimli, Thompson et Churchill au Manitoba. M. Lamm a indiqué que les plans concernant l'expansion dans le Nord n'étaient pas encore achevés. Il croit qu'il serait totalement erroné d'appliquer la déréglementation dans le Nord; cela désorganiserait complètement l'industrie. Il serait préférable de modifier graduellement les règlements existants, en permettant, par exemple, une augmentation progressive de la concurrence. Il croit aussi que l'arrivée dans la région d'une compagnie comme Nunasi Central Airlines éliminerait beaucoup des problèmes soulevés au cours des audiences. Il pense qu'il faudrait subventionner les transports aériens dans les régions du Nord de façon à égaliser les coûts des voyages dans le Nord et le Sud du Canada. Par exemple, le gouvernement fédéral pourrait rembourser aux passagers la différence entre ce qu'ils paient dans le nord et ce qu'ils devraient payer dans le sud pour un trajet de même longueur.

En réponse à une question du commissaire Chapman, M. Lamm a confirmé qu'il était favorable à ce qu'on offre aux compagnies des stimulants fiscaux pour les aider à réduire leurs coûts (coût du carburant, coûts reliés à la formation du personnel dans les régions nordiques, etc.). En réponse à une question du commissaire Bourret, il a suggéré que tout nouveau permis relatif à des services de transport aérien à fournir dans le secteur soit d'abord proposée à des habitants de la région.

M. Michael Amarook, maire du hameau de Baker Lake

M. Amarook a expliqué qu'à Baker Lake, à l'exception des barges qui ne viennent que deux fois l'an, l'avion était presque le seul moyen de transport, pour les gens comme pour les marchandises. Les transporteurs aériens jouissent donc d'un monopole. Les tarifs aériens sont beaucoup plus élevés que ce

n'est le cas au sud du 60e parallèle. Les gens n'ont généralement pas les moyens de payer eux-mêmes le prix d'un voyage en avion, d'autant plus qu'avec 75 % de la main-d'oeuvre en chômage, le revenu personnel disponible est relativement peu élevé. Il arrive donc souvent que les résidents ne puissent pas se permettre de prendre l'avion pour aller visiter leurs parents vivant dans d'autres localités, même en cas d'urgence.

M. Amarook a aussi fait état d'autres problèmes:

a) le coût élevé du transport des marchandises fait augmenter les prix de la nourriture et de divers articles courants;

b) la faible fréquence des vols et le manque de correspondances peuvent transformer une visite d'une journée à Yellowknife en un séjour d'une semaine; et

c) l'hiver, les mauvaises conditions météorologiques peuvent retarder le transport des passagers et des marchandises et faire perdre temps et argent au gouvernement et aux entreprises (main-d'oeuvre inactive, ventes perdues, machinerie inutilisée, etc.).

M. Amarook insiste vivement pour qu'on n'abandonne pas la politique relative aux installations aériennes dans le Nord. C'est cette politique qui a permis à Baker Lake d'obtenir un nouvel aérogare qui a entraîné une amélioration considérable des services de transport de la localité.

En réponse aux questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, et des commissaires, M. Amarook a suggéré que l'expérience vécue dans la région de Baffin prouvait que la concurrence entraînerait une réduction considérable du coût du transport. Il a aussi laissé entendre que la présence d'une seule compagnie d'aviation supplémentaire assurerait suffisamment de concurrence.

**SPENCE BAY (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE MERCREDI 20 JUIN**

M. S. Alookee, maire du hameau de Spence Bay, assisté par M. S. Eetoolook

M. Alookee a commencé son intervention en faisant part de son inquiétude relativement au monopole de Northwest Territorial Airways (NWT Air). Il a présenté une liste des plaintes des gens de Spence Bay:

1. Les tarifs des voyages en avion sont très élevés. Ils ont doublé au cours des cinq dernières années,

ce qui est une augmentation supérieure à celle du coût de la vie. Il s'ensuit que beaucoup de gens ne peuvent pas se permettre de visiter leurs amis et leurs parents qui habitent dans d'autres localités.

2. Le transport des marchandises coûte aussi cher. Il est arrivé que des marchandises et des bagages soient perdus. Des denrées alimentaires ont aussi été gelées par mégarde.

3. Aucun des employés de NTW Air ne parle l'inuktituk.

4. Le service postal est trop lent.

5. Les horaires officiels sont mal respectés. Il y a beaucoup de vols en retard ou annulés. Il arrive souvent que les employés de la compagnie ne puissent pas dire aux passagers l'heure à laquelle arrivera un avion en retard.

6. La compagnie devrait utiliser des appareils plus récents et plus rapides. Le voyage à Yellowknife est particulièrement long et pénible, notamment pour les gens qui sont malades ou qui ont de jeunes enfants avec eux. Il arrive qu'il fasse trop chaud ou trop froid dans l'avion. Les passagers ne peuvent pas avoir de repas chauds. On ne leur offre pas de boissons gratuites. Beaucoup de gens ont peur de voyager dans un vieil avion.

7. Le fait que certains avions arrivent à Yellowknife très tard la nuit pose des problèmes aux passagers qui doivent se rendre à l'hôtel.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Alookee a indiqué que NWT Air offrait certains rabais, mais que la plupart des résidents, qui ne parlent pas l'anglais, l'ignorent. En réponse à une question du Président, M. Alookee a suggéré qu'on rallonge la piste d'atterrissage de Spence Bay, de façon qu'elle puisse recevoir de plus gros appareils, y compris des avions à réaction. M. Eetoolook a quant à lui déclaré que la mauvaise qualité du service téléphonique posait de nombreux problèmes, notamment dans la mesure où il est difficile de connaître les heures d'arrivée des avions. Un bateau apporte des marchandises à Spence Bay une fois par an. Le reste du fret arrive par la voie des airs, y compris le courrier (trois fois par semaine, en provenance de Yellowknife).

M. P. Ookpik, maire du hameau de Gjoa Haven, assisté par M. John Ningark

M. Ookpik a informé les membres du panel que les préoccupations de son village ressemblaient beaucoup à celles qui venaient d'être exposées par les représentants du village de Spence Bay. Il a insisté sur la lenteur des avions et sur le coût élevé du transport des passagers et des marchandises (particulièrement lorsqu'on compare ce coût avec ce qui est payé dans le Sud).

Il a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, qu'en autant qu'il sache, il n'y avait pas de rabais. Il a aussi dit au commissaire Chapman qu'il aimerait discuter des problèmes de son village avec les dirigeants de NWT Air. En réponse à des questions du commissaire Bourret, il a expliqué que le mécontentement exprimé relativement aux tarifs élevés tenait en partie à la lenteur des avions; on accepterait plus facilement de payer aussi cher si le service était plus rapide. De même, on accepterait plus facilement la lenteur des appareils si les tarifs étaient moins élevés. Enfin, M. Ookpik a confirmé au président, M. Orange, que Gjoa Haven faisait face aux mêmes problèmes que Spence Bay en ce qui concerne les services téléphoniques.

M. Guy Kakkianiun, maire du hameau de Pelly Bay, assisté par M. John Ningark

Dans un texte lu par M. Ningark, M. Kakkianiun a présenté les commentaires suivants:

1. Comme les barges ne peuvent pas se rendre à Pelly Bay, toutes les fournitures doivent être apportées par avion. Il en résulte que c'est dans cette localité que le coût de la vie est le plus élevé, dans l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest.

2. NWT Air est la seule compagnie d'aviation qui offre des services réguliers dans la région; elle jouit donc d'un monopole.

3. Noliser un appareil, en groupe, est la seule façon économique de voyager en avion.

4. Les DC-3 de NWT Air sont trop lents. Il leur faut au moins huit heures pour faire le trajet Yellowknife - Pelly Bay. Leurs systèmes de chauffage fonctionnent mal; il arrive souvent qu'il fasse trop froid ou trop chaud dans la carlingue. De la nourriture à demi gelée a été servie aux passagers. On a aussi perdu des valises.

5. Les rabais offerts par NWT Air ne s'appliquent qu'aux routes situées plus au sud. À kilométrage égal, les tarifs sont plus élevés dans le Nord que dans le Sud.

M. Kakkianiun a félicité NWT Air d'avoir offert des services là où il n'y en avait pas auparavant, permettant ainsi aux gens de visiter leurs amis et leurs parents et d'obtenir des soins médicaux adéquats.

En réponse à des questions de M. W. Laserich, de Cambridge Bay, M. Ningark a confirmé qu'il était plus économique et plus rapide, pour un groupe de quatre ou cinq personnes, de noliser un King Air que de recourir au service régulier. M. Laserich croit que les installations aéroportuaires actuelles de Pelly Bay permettent de recevoir des avions plus gros et plus rapides que le DC-3 et que l'utilisation de ces plus gros avions permettrait de se rendre à Yellowknife à moindre coût et plus rapidement que ce n'est le cas avec les appareils actuels de NWT Air.

M. Ningark et M. Kakkianiun ont déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, que la plupart des déplacements effectués en avion à partir de Pelly Bay étaient des voyages d'affaires. Bien que les résidents du hameau aient des liens étroits avec des habitants d'autres localités de la région, dont Spence Bay, Gjoa Haven, Cambridge Bay et Coppermine, la plupart n'ont pas les moyens de prendre l'avion pour aller visiter leurs parents et amis.

M. Kakkianiun a confirmé au commissaire Bourret qu'il croyait qu'une concurrence accrue ferait baisser les prix, et cela même s'il n'y a que 290 personnes à Pelly Bay. Une compagnie aérienne pourrait desservir plusieurs localités de la région de Kitikmeot, en transportant à la fois les passagers et le fret. M. Kakkianiun a aussi confirmé au Président que son village connaissait les mêmes problèmes que les autres relativement aux services téléphoniques.

<u>M. David Tucktoo, président, Association des chasseurs et des trappeurs</u>

M. Tucktoo a lui aussi déploré les tarifs élevés et la lenteur des appareils, mais a fait remarquer que les horaires sont respectés et que les avions embarquent toutes les cargaisons prévues. Il souhaiterait qu'on se procure des appareils plus rapides, et notamment des avions plus petits que le DC-3, pour desservir les petites localités et les endroits où les gros appareils ne peuvent pas atterrir.

M. Peter Akkinginguarq, président, Service régional de l'éducation, Comité des services de santé de Gjoa Haven

M. Akkinginguarq a parlé du problème qui se posait lorsque les tarifs s'appliquant au transport du matériel utilisé par le service de l'éducation étaient augmentés après que le budget de l'organisme ait été établi. Il a aussi évoqué les difficultés auxquelles les personnes âgées et les malades ne parlant pas l'anglais étaient confrontés lorsqu'ils allaient à Yellowknife, notamment lorsque les interprètes de l'hôpital ne sont pas libres ou ne savent pas qu'on a besoin d'eux.

M. Kelvin Ng, administrateur, Conseil régional de Kitikmeot

Selon M. Ng, une bonne part des critiques adressées à NWT Air découlent du fait que la compagnie n'a pas respecté les promesses qu'elle avait faites lorsqu'elle avait demandé son permis. M. Ng a fait les suggestions suivantes pour améliorer la qualité des services, quel que soit le transporteur qui desserve la région:

1. On devrait déréglementer le transport aérien de la même façon que dans le Sud. Cela encouragerait la concurrence et, par suite, entraînerait une amélioration des services et ramènerait les prix à des niveaux plus raisonnables.

2. Les tarifs des compagnies d'aviation devraient être directement reliés aux coûts d'exploitation.

3. Des pratiques et des politiques de promotion semblables à celles qui sont utilisées dans le Sud devraient être appliquées dans le Nord.

4. On devrait offrir des billets sans garantie et des tarifs spéciaux pour les personnes âgées, les familles, les jeunes et les organismes à but non lucratif.

5. Seuls les passagers ne voyageant pas pour affaires devraient pouvoir profiter des tarifs d'excursion et des programmes de solde de places.

6. On devrait offrir des rabais spéciaux aux expéditeurs de grande quantités de marchandises et de fret non prioritaire.

7. Les transporteurs aériens des régions du Nord devraient consacrer un certain pourcentage de leurs profits à l'amélioration des services. Cela profiterait autant aux différentes compagnies qu'à l'industrie dans son ensemble.

8. On devrait créer un nouvel organisme de réglementation et de contrôle, relevant de la CCT. Il s'occuperait exclusivement des transporteurs aériens desservant les régions éloignées et du Nord. Au moins la moitié de ses membres devraient être des habitants des régions du Nord connaissant bien les conditions locales.

M. Ng croit que l'abandon, en mars 1983, de la politique de Transports Canada relative aux installations aériennes dans le Nord a entraîné un détournement des fonds fédéraux des aéroports à faible trafic des régions arctiques vers les grands aéroports du Sud.

En réponse à une question de Mme Burnham, de la Commission, M. Ng a suggéré que l'organisme de réglementation et de contrôle proposé soit chargé de surveiller toutes les activités des transporteurs des régions arctiques, notamment en ce qui concerne les tarifs et les installations. Il croit que la concurrence ne suffirait pas à garantir des tarifs raisonnables, du moins pas au début.

En réponse à une question du commissaire Chapman, M. Ng a indiqué qu'il ne pouvait pas prouver ce qu'il affirmait dans son texte relativement au manque de sécurité dont souffriraient les services aériens offerts dans la région. Il a aussi dit ne pas très bien savoir ce qui se passait au sujet de la déréglementation dans le Sud.

M. Robert P. Engle, président, Northwest Territorial Airways

M. Engle a résumé l'histoire de NWT Air. Cette compagnie offre ses services sur la côte de l'Arctique depuis 16 ans. Depuis quatre ans, Gjoa Haven, Spence Bay et Pelly Bay sont desservies depuis Cambridge Bay, par des vols dont la plupart commencent à Yellowknife. C'est la lenteur du DC-3 qui a conduit à offrir ce service; cela évite aux passagers de devoir changer d'avion ou de passer la nuit à Cambridge Bay. M. Engle a aussi décrit les autres services fournis par NWT Air dans les régions arctiques et ailleurs au Canada. En ce qui concerne les services réguliers, on a mis l'accent sur des vols rayonnant à partir de centres d'activités situés à Yellowknife, où se trouve la base principale de la compagnie, et à Winnipeg. Dans les régions centrales de l'Arctique par contre, les vols suivent des itinéraires linéaires; au lieu d'aller directement de Yellowknife à leur destination finale, les avions s'arrêtent à plusieurs endroits le long de leur route. Si on procédait autrement, il ne serait pas possible d'effectuer autant de vols vers chacune des destinations, à moins d'utiliser de très petits appareils ne pouvant pas embarquer tout le fret qu'il y a à transporter. Comme le fret représente plus de 70 % de la charge payante sur les routes reliant Cambridge Bay aux localités plus petites, la

fréquence des vols dépend de la quantité de marchandises à transporter.

M. Engle a aussi fait les commentaires suivants:

1. Si NWT Air devait faire face à de la concurrence, sur la route Cambridge Bay - Gjoa Haven par exemple, elle devrait réduire la fréquence de ses vols vers toutes les autres localités.

2. À l'exception de celle de Spence Bay, qu'il faudrait faire passer de 3 800 à 5 000 pieds, les pistes d'atterrissage de toutes les localités desservies par NWT Air peuvent recevoir de grands avions à turbopropulseurs.

3. NWT Air a l'intention de respecter ses engagements et d'améliorer ses services dans les régions centrales de l'Arctique au fur et à mesure que les installations aéroportuaires seront améliorées. À condition que la piste de Spence Bay soit allongée, la compagnie prolongera jusqu'à Spence Bay, Gjoa Haven, Pelly Bay et Hall Beach, les vols de son Lockheed Electra (appareil à turbopropulseurs), dès 1985. Un appareil de ce type effectue déjà les vols de Yellowknife vers Cambridge Bay et vers Coppermine.

4. Certaines des infrastructures utilisées par NWT Air ont besoin d'améliorations. C'est notamment le cas des systèmes de communication et de prévisions météorologiques.

5. Le fait de modifier les itinéraires peut avoir des effets très bénéfiques, en réduisant le kilométrage, et donc la durée des voyages et leur coût. Ainsi, un nouveau service (qui comprendra des vols vers Hall Beach et l'est de Spence Bay) va permettre de réduire de deux jours à sept heures la durée du voyage à Montréal et de 1 603 $ à 933 $ le prix du billet aller retour.

6. NWT Air offre un grand nombre de rabais, et notamment des tarifs spéciaux pour les familles, les personnes âgées, les enfants, les jeunes et les groupes. Ces rabais sont offerts sur toute les routes de la compagnie. Des tarifs de classe B (tarifs d'excursion) s'appliquent à au moins 25 % des places de chaque vol. On a malheureusement beaucoup de difficulté à informer les clients de l'existence de ces rabais, surtout parce qu'on ne dispose pas de systèmes de communication assez perfectionnés.

7. En moyenne, le carburant compte pour environ 25 % du total des frais d'exploitation. À Cambridge Bay, où le carburant coûte 1,09 $ le litre, ce pourcentage s'élève à plus de 50 %. Dans les régions arctiques centrales, le coût du carburant a augmenté plus rapidement que les tarifs.

8. NWT Air fait beaucoup d'efforts pour améliorer ses relations avec les populations locales. Ainsi, on a demandé à des représentants du Conseil régional et de l'Association des Inuits de Kitikmeot de rencontrer les responsables chargés de la préparation des horaires avant qu'ils n'établissent les horaires d'été. Par ailleurs, certains articles de la revue de la compagnie, "In-Flight", sont maintenant traduits en inuktituk.

9. Durant les trois premiers mois de cette année, NWT Air a effectué plus de 99 % des vols prévus sur la côte de l'Arctique.

M. Engle a conclu en soulignant que les coûts élevés sont dus dans une large mesure au caractère linéaire des lignes, à la faible densité de la population et au fait que presque tout le fret va dans la même direction.

En réponse à une question de M. James Iglook, qui lui faisait remarquer que les rabais accordés sur les tarifs d'excursion de NWT Air n'étaient que de 35 % dans le Nord alors qu'ils atteignaient 50 % dans le Sud, M. Engle a expliqué que ces rabais étaient déterminés d'après le nombre de places inoccupées et qu'il y en avait moins dans le Nord; les avions quittent normalement Cambridge Bay avec tout leur espace occupé par des passagers ou du fret.

En réponse à une question de M. Laserich, de Cambridge Bay, M. Engle a convenu que les passagers allant de Yellowknife à Rankin Inlet paient plus cher que ceux qui continuent jusqu'à Winnipeg sur le même vol. Il a cependant souligné que le prix du trajet Yellowknife - Winnipeg correspondait à un vol sans escale.

## COPPERMINE (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE JEUDI 21 JUIN

### M. Joe Ohokannoak, maire du hameau de Cambridge Bay

M. Ohokannoak a exposé les préoccupations des gens de son village relativement aux transports aériens dans la région de Kitikmeot.

1. Les services entre Cambirdge Bay, Coppermine et Holman sont inadéquats: il n'y a qu'un vol par

semaine, dans chaque direction, entre les deux premières de ces localités.

2. Les tarifs imposés pour le transport des passagers et des marchandises sont très élevés.

3. Le DC-3 est souvent défectueux, ce qui cause des retards et des annulations de vol. Ce problème pourrait être partiellement réglé si NWT Air construisait un hangar où elle pourrait garer son avion pendant la nuit.

4. Il n'y a pas de concurrence dans la région de Kitikmeot.

5. Cambridge Bay est desservie par un avion de Pacific Western (PWA) qui part de Yellowknife et passe par Resolute Bay. Grâce à un vol sans escale, PWA fait ce trajet en une heure et quinze minutes, alors qu'il faut de quatre heures et demie à cinq heures à NWT Air.

M. Ohokannoak a conclu son intervention en recommandant que le Comité des transports aériens considère les demandes des autres transporteurs désirant desservir la région de Kitikmeot dans la perspective d'un accroissement de la concurrence; une concurrence accrue entraînerait éventuellement une amélioration de la qualité des services.

Répondant à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Ohokannoak a indiqué que la plupart des gens n'avaient pas les moyens de faire des voyages en avion. Il savait qu'il y avait des tarifs d'excursion, mais ne connaissait pas d'autres types de rabais. Il a dit au commissaire Bourret que Cambridge Bay avait environ 900 habitants et Holman environ 325. Il a déclaré au Président que beaucoup de personnes âgées n'étaient pas du tout informées des rabais, des correspondances, etc. On pourrait régler ce problème en traduisant les horaires dans les dialectes des différentes communautés. Le dialecte parlé à Pelly Bay, Spence Bay et Gjoa Haven est différent de celui qui est utilisé à Cambridge Bay, Coppermine et Holman. Répondant à une question du président Orange, M. Ohokannoak a déclaré que le réseau téléphonique de Cambridge Bay était meilleur que ceux des localités situées plus à l'est. Il a aussi dit que le gros du fret arrivait par barge.

M. Robert Kuptana, conseiller, hameau de Holman Island

M. Kuptana a déclaré aux membres de la Commission que son village souhaitait qu'il y ait davantage de concurrence sur les routes reliant Yellowknife, Coppermine et Holman Island. Il a recommandé qu'on retienne les services de Kenn Borek Air. La mauvaise qualité des services de NWT Air est une des raisons de

cette recommandation. M. Kuptana a indiqué qu'il avait déjà manqué un avion parce que l'appareil avait décollé avant l'heure prévue.

M. Kuptana s'est dit d'accord avec le Président sur l'à-propos d'une participation du conseil régional à la surveillance des services offerts dans la région.

M. Dan Harvey, conseiller, hameau de Coppermine

M. Harvey a présenté, au nom du conseil du hameau, un dossier contenant les points suivants:

1. Les tarifs demandés pour le transport des passagers et du fret sont élevés. Le prix du voyage de Coppermine à Yellowknife a augmenté de 30 à 35 % entre mai 1981 et juin 1984. Dans l'est de la région de Kitikmeot, les tarifs ont augmenté de 45 % à 55 % depuis avril 1981. Si le gouvernement fédéral peut subventionner Air Canada pour que cette société offre des vols d'un océan à l'autre, il peut aussi le faire pour les populations du Nord, d'autant plus que la base économique de la région est relativement restreinte et que l'avion y est le seul moyen de transport.

2. La plupart des gens qui ne travaillent pas pour le gouvernement ne peuvent pas se permettre de voyager par avion. Cette situation contribue à briser les liens familiaux, notamment dans le cas des enfants qui vont à l'école à Yellowknife.

3. Quand Northward Airlines lui faisait concurrence, NWT Air offrait beaucoup de tarifs spéciaux; il y en a moins depuis qu'elle jouit d'un monopole. De toute façon, même lorsqu'il y a des rabais, beaucoup de résidents ne peuvent pas en profiter parce qu'ils ne préparent pas leurs voyages assez longtemps à l'avance.

4 La concurrence pourrait faire baisser les tarifs et entraîner l'utilisation d'avions plus modernes. On devrait donc permettre à une autre compagnie aérienne de desservir la région de Kitikmeot. Dans cette perspective, on appuie la demande de permis permanent de Adlair Aviation (qui désire ainsi remplacer le permis temporaire qu'elle a depuis six mois). On appuie aussi Kenn Borek Air qui demande l'autorisation d'effectuer des vols entre Coppermine et Yellowknife.

Pendant la période consacrée aux questions, Mme Burnham, avocate de la Commission, a dit croire qu'Air Canada

n'était pas subventionnée. M. Harvey lui a répondu que cela ne changeait rien aux besoins des populations du Nord à ce sujet. Des subventions devraient s'appliquer autant au transport des passagers qu'à celui des marchandises. En répondant à d'autres questions, M. Harvey a fait les commentaires suivants:

1. NWT Air devrait remplacer ses DC-3 par de nouveaux avions, comme les Dash-8; cela l'aiderait à réduire ses prix.

2. En ce qui concerne les tarifs d'excursion, les exigences relatives aux réservations posent des problèmes, notamment parce que beaucoup de passagers n'en sont pas informés. Le fait que le séjour minimum doive inclure un samedi soir cause aussi des difficultés, à cause des coûts élevés des chambres d'hôtel dans des endroits comme Yellowknife.

3. Quatre-vingt-dix pour cent des élèves ne terminent pas leur cours secondaire parce qu'ils ne parviennent pas à s'adapter au style de vie de Yellowknife. Cette adaptation serait plus facile si leurs parents pouvaient les faire revenir chez eux plus souvent.

En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Harvey a convenu que les personnes qui parlent l'anglais ont la responsabilité d'informer les autres au sujet des tarifs spéciaux. Il a aussi ajouté que NWT Air pouvait faire plus, notamment en traduisant une partie de ses horaires dans les deux dialectes locaux. En réponse à une question du président, M. Orange, M. Harvey a signalé que les voyages en avion étaient souvent effectués pour des raisons médicales, dans des situations d'urgence, et que les passagers ne pouvaient pas alors profiter des avantages des tarifs d'excursion parce qu'ils ne pouvaient pas satisfaire aux exigences relatives à la réservation et au séjour minimum.

Mme Nellie Kanovak, citoyenne

Mme Kanovak a confirmé l'importance du transport aérien relativement aux visites aux amis et aux parents, en indiquant toutefois que le niveau des prix limitait beaucoup ce genre de déplacements.

Mme Agnes Allen, secrétaire-directrice, Coppermine Housing Corporation

Mme Allen a aussi parlé des tarifs élevés de NWT Air et du manque de services. Lorsqu'elle organise de conférences ou des ateliers, la Coppermine Housing Corporation préfère noliser un appareil d'Adlair Aviation; c'est moins cher et plus commode.

Mme Allen a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, que plus de personnes voyageraient par avion si elles pouvaient payer leur billet en plusieurs versements échelonnés sur quelques semaines ou quelques mois.

M. Edward Havioyak et Mme Alice Hitkoak, citoyens

Mme Hitkoak a fait part de son inquiétude quant à la fiabilité du DC-3. Elle est convaincue qu'il finira par y avoir un accident. M. Havioyak a souligné que la plupart des gens ne pouvaient aller voir leurs amis et leurs parents habitant dans d'autres localités que lorsqu'ils voyageaient à des fins professionnelles et que leur billet était payé par un organisme comme le gouvernement.

M. Robert P. Engle, président, Northwest Territorial Airways

M. Engle a débuté son intervention en faisant l'historique des services de NWT Air à Coppermine, Holman Island et Cambridge Bay. Il croit que les services de transport aérien de cette région sont parmi les meilleurs du Nord canadien. Il en a donné pour preuve le transport récent d'une cargaison de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui a été effectué par camion et par avion (dans un Hercules). Il a aussi fait remarquer que les passagers prenant l'avion à Coppermine vers le milieu de la matinée pouvaient atteindre n'importe quel centre du Sud avant la fin de la journée.

M. Engle a aussi fait les commentaires suivants:

1. Depuis que NWT Air a commencé à assurer les services de transport aérien, en 1980, après la faillite de Northward Airlines, les tarifs réguliers des vols entre Yellowknife et Cambridge Bay et Yellowknife et Coppermine ont augmenté en moyenne de 12 % par an. Toutefois, NWT Air offre maintenant pour ces deux trajets des tarifs d'excursion qui ne sont supérieurs que de 5 % aux tarifs réguliers qui étaient en vigueur en 1980. Il y a aussi des tarifs spéciaux pour les jeunes et les personnes âgées, qui ne dépassent que de 20 % les tarifs réguliers de 1980. M. Engle a aussi donné des exemples de tarifs correspondant à d'autres routes.

2. Depuis 1980, le prix du carburant à Cambridge Bay a augmenté de 125 % passant de 0,48 $ à 1,09 $ le litre. En outre, la taxe maximum perçue par billet a augmenté de 180 % (de 8 $ à 23 $).

3. Northward Airlines n'offrait pas de tarifs d'excursion; elle ne le pouvait pas parce qu'elle ne disposait pas de systèmes informatiques et des systèmes de télécommunication nécessaires.

4. NWT Air a un système de correspondances inter-compagnies entièrememt intégré qui permet aux passagers de réserver des places, à tarifs normaux ou réduits, pour les vols de NWT Air et des transporteurs qui assurent les correspondances. M. Engle croit qu'une des conséquences négatives de la déréglementation aux États-Unis est la diminution du nombre d'accords de ce genre entre les compagnies d'aviation.

5. Compte tenu des difficultés que peut entraîner le fait de manquer un avion dans une localité où il ne s'y pose que deux ou trois fois par semaine, les appareils de NWT Air attendent souvent des passagers en retard ou des passagers devant arriver dans un autre avion. Comme d'autres compagnies aériennes, NWT Air veille aussi à ce que les passagers voyageant à tarifs réduits ne soient pas pénalisés s'ils manquent une correspondance sans en être responsable.

M. Engle a ensuite donné son avis sur différents aspects de la déréglementation. NWT Air approuve la déréglementation dans la mesure où il s'agit d'encourager une concurrence responsable et de rationaliser le processus de réglementation, mais elle s'y oppose s'il s'agit de permettre à n'importe qui d'offrir (ou de cesser d'offrir) des services sur n'importe quelle route sans qu'il n'y ait aucun contrôle. Toute modification de la réglementation concernant le transport aérien dans les régions du Nord devrait tenir compte des différences qu'il y a entre le Nord et le Sud dans ce domaine. Dans le Nord, le trafic est généralement peu intense et le transport aérien est souvent le seul mode de transport disponible.

En ce qui concerne la réglementation des tarifs aériens, M. Engle croit qu'il faut tenir compte du fait que, dans le Nord, les coûts varient considérablement d'un endroit à l'autre. Tout comme elles peuvent modifier la répartition des places auxquelles les rabais s'appliquent, les compagnies d'aviation devraient pouvoir procéder à des réductions sélectives. Il craint que l'exigence du "premier samedi" qui s'applique aux tarifs d'excursion ne soit pas appropriée aux conditions des régions du Nord.

M. Engle a déclaré que, dans le cadre des efforts que fait sa compagnie pour mieux informer ses clients, des tableaux de prix seraient bientôt publiés dans les deux dialectes parlés dans la région de Kitikmeot.

Au cours de la période consacrée aux questions, M. Harvey, conseiller du hameau de Coppermine, a suggéré que les réductions de 50 % offertes dans le cadre d'un "solde de places d'été" récemment annoncé, pour tous les vols de NWT Air allant du nord vers le sud des Territoires du Nord-Ouest, le soient aussi pour les déplacements entre les localités du Nord. M. Engle a répondu qu'on visait d'abord à s'assurer que les gens connaissent et utilisent les rabais offerts pour tous les vols.

En réponse à une question de Mme Kanovak, du hameau de Coppermine, M. Engle a déclaré que sa compagnie était très favorable à l'idée d'avoir des stewards et des hôtesses polyglottes.

M. Engle a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, que les taux imposés par NWT Air pour le transport des passagers et des marchandises étaient basés sur les tarifs en vigueur au cours des années antérieures et que les augmentations étaient basées sur l'accroissement des coûts. La compagnie n'utilise pas une formule précise pour déterminer ses prix. Les tarifs dépendent aussi du type d'appareil utilisé pour effectuer un vol donné. Les tarifs des vols effectués sur la nouvelle route de Hall Beach ont été obtenus en combinant les tarifs s'appliquant à la route Cambridge Bay - Pelly Bay à ceux que First Air fait payer pour les vols reliant Pelly Bay à Hall Beach.

Passant en revue, avec M. Engle, les tarifs imposés sur différentes routes, Mme Burnham a fait remarquer qu'un passager prenant un vol allant de Hall Beach à Yellowknife, avec une escale à Pelly Bay, payait moins cher pour le parcours Cambridge Bay - Yellowknife qu'un passager prenant le même avion à Pelly Bay. M. Engle a expliqué cette situation par le fait que le carburant coûtait moins cher à Hall Beach qu'à Cambridge Bay. Il a aussi expliqué le fait que les tarifs par passager-kilomètre pour les vols partant de Yellowknife soient inférieurs à ceux des routes se trouvant entièrement dans la région du Nord par le fait que le carburant coûtait moins cher à Yellowknife et que certains vols partant de cette localité étaient effectués par des avions Electra, dont les coûts par siège-mille sont moindre que pour les DC-3. Il a convenu avec Mme Burnham que la concurrence de PWA jouait un rôle dans la détermination des tarifs imposés pour les vols reliant Yellowknife à Cambridge Bay, mais a fait remarquer que les tarifs de NWT Air étaient quand même supérieurs à ceux de PWA. Il a expliqué le fait que les tarifs par passager-kilomètre des vols allant de Yellowknife vers le sud, qui sont effectués par des DC-3, étaient beaucoup plus bas que ceux des vols reliant les localités de la côte de l'Arctique par le fait que certains coûts étaient inférieurs, notamment le carburant et les services d'agence.

En discutant des tarifs imposés pour les vols reliant Yellowknife, Rankin Inlet et Winnipeg, M. Engle a expliqué que le

prix du vol Yellowknife - Rankin était calculé d'après les tarifs s'appliquant au trajet Yellowknife - Rankin - Frobisher Bay, et non d'après ceux des trajets Yellowknife - Winnipeg ou Winnipeg - Rankin.

Après d'autres échanges, portant notamment sur d'apparentes anomalies dans les tarifs des vols reliant Yellowknife, Rankin Inlet et Winnipeg, M. Engle a déclaré que sa compagnie ne subventionnait pas intentionnellement certaines routes grâce aux recettes provenant des autres. Il ne savait pas si les recettes tirées du transport des marchandises servaient à subventionner le transport des passagers.

Les recettes tirées des services à taux unitaires ont augmenté considérablement, passant de moins de 5 % des recettes totales du réseau en 1979 à plus de 70 % en 1983.

**FORT SMITH (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE LUNDI 25 JUIN**

<u>M. John Vogt, maire de la municipalité de Fort Smith, assisté par M. John Price, directeur des travaux publics</u>

M. Vogt a commencé son intervention en disant que le gouvernement fédéral et le Comité des transports aériens ne devraient pas traiter sa municipalité comme celles qui sont situées au sud du 60e parallèle. Fort Smith est un endroit isolé. La plupart des déplacements importants doivent se faire en avion. M. Vogt a exprimé plusieurs des préoccupations et des souhaits de la collectivité.

1. Il faudrait revoir les tarifs appliqués dans le Nord et les modifier de façon qu'ils soient comparables à ceux que l'on paye ailleurs au Canada.

2. Bien que PWA offre des tarifs réduits, peu de places auxquelles ils s'appliquent semblent disponibles pour les voyageurs venant des plus petites localités. La compagnie devrait peut-être répartir les places à rabais entre les différentes localités, proportionnellement à leur population.

3. Il faudrait améliorer la sécurité et le confort. Ces aspects des services de transport aérien devraient aussi faire l'objet d'inspections gouvernementales périodiques.

4. Les compagnies aériennes ne devraient pas avoir le droit de reporter le transport des cargaisons essentielles, comme le courrier.

5. On ne devrait permettre la concurrence que dans la mesure où cela n'entraîne pas de détérioration des services à horaire fixe.

6. Il devrait toujours y avoir au moins un résident des Territoires du Nord-Ouest parmi les membres des commissions du Comité des transports aériens qui se déplacent dans les régions du Nord.

M. Vogt a conclu en déclarant que les services fournis à Fort Smith étaient adéquats.

En réponse à des questions de M. P. Wallis, vice-président du service des relations avec le gouvernement de PWA, M. Vogt n'a pas pu donner d'exemple précis de lacunes en matière de sécurité et de confort. Il ne savait pas non plus que PWA avait répondu à une lettre qu'il avait envoyée au sujet de la disponibilité des rabais. Il a convenu avec M. Wallis que les tarifs réguliers de classe économique imposés pour les allers simples entre Edmonton et Fort Smith et entre Edmonton et Vancouver étaient à peu près identiques, par rapport au kilométrage, et que les distances parcourues étaient aussi à peu près les mêmes.

En réponse aux questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, et des commissaires, M. Vogt a fait les commentaires suivants:

1. Les préoccupations exprimées relativement à la différence entre les tarifs payés dans les régions du Nord et ceux qui sont payés ailleurs au Canada concernent plus les tarifs réduits que les tarifs réguliers de classe économique.

2. La population préfère des vols quotidiens effectués par un avion à réaction, comme c'est le cas à présent, à des vols plus fréquents mais effectués par des avions à hélices plus petits.

3. Le Conseil municipal n'est pas favorable à la déréglementation, pour le moment du moins; on craint que cela n'entraîne une détérioration des services.

4. On est satisfait des services des transporteurs qui organisent des vols nolisés ainsi que de ceux que l'agence de voyages locale. Il est extrêmement rare que des passagers soient refusés sur les vols réguliers.

M. John Manton, président de la chambre de commerce de Fort Smith

M. Manton a souligné l'importance des services de transport aérien en indiquant que la seule voie reliant la région de Forth Smith au Sud passait par Hay River, située à 175 milles au nord-ouest. Par la route, il faut 18 heures pour se rendre à Edmonton, le principal centre d'approvisionnement de Fort Smith. La population de la ville varie de 2 500 à 3 000 habitants (selon le nombre d'élèves qui étudient au collège local). Le collège est un des piliers de la collectivité. L'économie repose surtout sur de petites entreprises.

PWA assure d'excellents services, autant en ce qui concerne le transport des passagers que celui des marchandises, mais on en paie le prix. On pourrait encore améliorer ces services en offrant des vols supplémentaires à certaines périodes de pointe. Les gens d'affaires croient que la déréglementation entraînerait une réduction de la qualité des services; on craint que les vols sans escale effectués par des avions à réaction vers Edmonton ne soient remplacés par des vols effectués par des avions à hélices plus petits allant vers Yellowknife ou Fort McMurray (où il faudrait prendre des correspondances). À long terme, cela ferait augmenter les coûts et pourrait rendre Fort Smith moins intéressante pour les services gouvernementaux.

En réponse aux questions de Mme Burnham, M. Manton a fait les commentaires suivants:

1. Le fret non prioritaire est transporté par la route.

2. On aimerait qu'il y ait plus de places à tarif réduit; cela améliorait encore les services de PWA, qui sont excellents, mais pour lesquels il faut payer le plein tarif.

3. Bien qu'il soit possible de noliser des avions comme les DC-3 en période de pointe, il serait plus commode de pouvoir compter sur davantage de services à horaire fixe.

Mme Elaine Parker, directrice de l'exploitation, North Cariboo Flying Service Ltd.

Mme Parker a commencé son intervention en affirmant qu'au cours des 27 dernières années, le développement de sa compagnie avait été gêné par des réglements de la CCT qui n'avaient plus leur raison d'être. Au sujet de la déréglementation, elle a fait remarquer qu'il était difficile de comprendre la distinction existant entre les zones "déréglementées" et les zones "libéralisées". Cette distinction ne semble pas reposer sur la densité de la population, sur l'organisation économique interne des collectivités, sur la

répartition des activités industrielles ou des richesses naturelles ou sur des caractéristiques géographiques ou géologiques. Elle a suggéré qu'on la redéfinisse, ou, mieux encore, qu'on l'élimine complètement. Elle a aussi fait remarquer que si cette distinction visait à protéger les régions du Nord, on pourrait atteindre le même but grâce aux parties des lois touchant le Nord, et que s'il s'agissait de protéger la jeune industrie du transport aérien du Nord, il conviendrait peut-être de remettre en question ce prétendu manque de maturité: des compagnies d'aviation comme North Cariboo et NWT Air fonctionnent avec succès dans le Nord depuis plus de vingt ans.

North Cariboo croit que le système actuel gêne la croissance de l'industrie et empêche les compagnies d'aviation de réagir aux besoins du marché et d'offrir au public les services qu'il demande. Mme Parker a aussi mentionné plusieurs des problèmes auxquels sa compagnie est confrontée:

1. Les frais de positionnement font qu'il est très difficile pour les transporteurs comme North Cariboo d'offrir des services loin de leurs bases. Cela a notamment pour conséquence d'inciter des clients potentiels à mettre sur pied leur propre service d'aviation, ce qui entraîne une diminution du marché disponible pour les transporteurs.

2. L'exigence selon laquelle chaque vol qui suit un itinéraire parallèle à un vol régulier d'un grand transporteur doit être autorisé fait qu'il est très difficile pour North Cariboo d'offrir des vols nolisés dans son appareil du groupe E. Le temps nécessaire pour obtenir cette autorisation crée beaucoup d'incertitude et incite plusieurs clients à chercher des solutions de rechange, y compris l'achat de leur propre avion.

3. Le fait que son permis force North Cariboo à utiliser un avion à hélices (appareil du groupe E) la gêne aussi dans l'organisation de vols nolisés. Les clients désirant voyager en avion à réaction doivent aller voir ailleurs. Certains d'entre eux choisissent d'acheter leur propre appareil, réduisant par le fait même le marché potentiel des compagnies d'aviation.

4. Il est souvent difficile de se conformer à toutes les formalités administratives qui s'appliquent aux vols nolisés, notamment dans le cas des voyages à forfait. Beaucoup de ces formalités sont d'ailleurs inutiles.

Mme Parker a conclu en disant qu'il était temps de permettre une saine concurrence entre les compagnies d'aviation.

Elle a notamment affirmé qu'il fallait réviser un grand nombre de règlements relatifs à la protection des bases et des routes, aux différents types de vols nolisés (voyages à forfait, etc.), aux types d'appareils et à leurs dimensions.

Pendant la période consacrée aux questions, Mme Parker a rejeté l'affirmation de M. Wallis selon laquelle PWA aurait permis à North Cariboo d'organiser des vols nolisés entre Edmonton et des localités du centre de la Colombie-Britannique. Elle a aussi fait les commentaires suivants, en réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission:

1. La concurrence serait une bonne chose pour les localités des régions éloignées et du Nord.

2. On devrait cesser d'imposer des frais de positionnement dans le cas des services à forfait, et même les éliminer totalement.

3. Les dispositions relatives à la protection des routes devraient être éliminées.

4. Il faudrait aussi éliminer les restrictions relatives à la taille des aéronefs. Un transporteur aérien ne devrait avoir qu'à prouver sa capacité technique et financière d'utiliser un appareil donné.

5. Il arrive souvent que l'approbation de la CCT, qui est exigée pour les vols nolisés, n'arrive pas à temps. Les compagnies doivent donc parfois risquer de perdre leur permis en laissant partir des avions nolisés avant d'avoir reçu l'approbation nécessaire.

6. Les transporteurs devraient avoir à respecter certaines exigences avant de commencer ou d'arrêter d'effectuer des vols sur une route donnée. On devrait à tout le moins exiger un préavis d'un mois avant l'abandon d'une route.

<u>M. Norm Zigarlick, directeur général, Sunrider Transportation Ltd.</u>

M. Zigarlick a décrit les activités de sa compagnie. Sunrider est une entreprise relativement jeune. Elle s'intéresse surtout au transport des touristes dans des régions de l'ouest et du nord-ouest du Canada qui offrent un potentiel intéressant en matière de tourisme, mais qui, jusqu'à présent, n'avaient pas de réseaux de transport fiables et commodes. M. Zigarlick a aussi parlé des facteurs qui gênent le développement du tourisme dans les Territoires du Nord-Ouest.

1. Il n'y a qu'un transporteur qui assure des services à horaire fixe, et ses horaires ne sont pas toujours commodes. En outre, il semble très difficile de profiter des rabais annoncés dans les réclames.

2. Les règlements gouvernementaux ne permettent pas de noliser un avion à bref délai. Cela s'applique même dans le cas de groupes de personnes désirant aller à un endroit qu'aucun transporteur ne dessert.

3. Lorsqu'il est possible de noliser, on doit généralement se contenter d'un vieil appareil et le louer très cher.

M. Zigarlick croit que les situations de monopole que la réglementation a créé dans le Nord ont entraîné des prix beaucoup plus élevés qu'il n'était nécessaire, notamment si on tient compte du fait que la plupart des compagnies organisant des vols nolisés utilisent des systèmes de détermination des tarifs qui font payer au client tout le carburant utilisé. Si la réglementation est maintenue dans le Nord alors qu'elle est éliminée dans le Sud, la diminution des prix résultant de l'accroissement de la concurrence dans le Sud fera augmenter l'écart entre les prix payés dans les deux zones.

M. Zigarlick a déclaré que sa compagnie reconnaissait qu'il était nécessaire d'appliquer certaines mesures de contrôle dans le Nord, pour protéger les services offerts dans certaines régions ainsi que les investissements importants effectués par les transporteurs qui y sont établis. Cependant, la réglementation actuelle gêne l'industrie touristique et les compagnies d'affrètement de taille moyenne, en partie parce qu'elle les empêche de répondre à la demande spontanée. M. Zigarlick a aussi soumis les suggestions suivantes à l'attention du CTA:

1. Il faudrait considérablement adoucir les règles relatives aux vols affrétés avec réservation anticipée (VARA) et aux affrètements pour voyage tout compris (AVTC), particulièrement en ce qui concerne les préavis exigés.

2. Les exigences auxquelles les organisateurs de voyages doivent se conformer, relativement aux VARA et aux AVTC, devraient se limiter aux questions de garantie et de stabilité financière.

3. Dans les régions où aucun transporteur n'offre de services à horaire fixe, et où il ne se pose pas de problème de parallélisme des routes, on devrait permettre d'organiser des VARA et des AVTC sans

imposer de délai de réservation ou en en réduisant la longueur.

4. On devrait permettre aux transporteurs aériens et à leurs clients de prendre les initiatives nécessaires pour développer de nouveaux marchés. Il est insensé qu'un transporteur qui a obtenu un permis du gouvernement fédéral doive demander une autorisation à chaque fois qu'un de ses appareils effectue un vol.

5. On devrait déterminer un ensemble de normes à respecter par les organisateurs de voyages relativement aux VARA et aux AVTC. Les organisateurs de voyages ayant prouvé qu'ils satisfont à ces exigences n'auraient plus à demander d'autorisation pour organiser des vols nolisés.

6. Avant d'accorder un traitement spécial aux transporteurs des régions du Nord, on devrait tenir compte du fait qu'ils jouissent déjà d'un traitement de faveur grâce à la politique gouvernementale d'utilisation des services des entreprises locales dans les Territoires du Nord-Ouest.

En réponse à une question de Mme Burnham, de la Commission, M. Zigarlick a indiqué que son intervention portait exclusivement sur l'industrie du tourisme. Il ne désirait pas commenter en détail les besoins de localités éloignées comme Pelly Bay. Au sujet des VARA, il a déclaré qu'il se pouvait que l'exigence selon laquelle le client devait passer la nuit du samedi au dimanche à sa destination soit mal adaptée aux itinéraires des touristes que sa compagnie cherche à attirer.

Mme Dorothy Engst, Tundra Helicopters Ltd.

Mme Engst a présenté le point de vue d'une entreprise d'hélicoptères. Elle croit que les compagnies qui utilisent des hélicoptères souffriraient plus de la déréglementation que celles qui se servent d'appareils à voilure fixe. Elle a fait remarquer que la politique de préférence en vigueur dans les régions du Nord ne s'appliquait qu'aux services rendus au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, alors que les principaux clients des compagnies d'hélicoptères sont du secteur privé. En outre, comme on ne tient pas compte des frais du positionnement, les compagnies qui sont basées plus au sud peuvent faire des offres inférieures pour les contrats de durée limitée.

M. Kenneth Gray, vice-président, Pacific Western Airlines - région du centre

M. Gray a commenté un document déposé par PWA au sujet de l'utilisation des tarifs d'excursion pour les vols reliant Yellowknife, Hay River et Fort Smith à Edmonton. En août 1983, la compagnie appliquait des tarifs d'excursion de classe B à 16 % de ses places dont 90 % ont été loués. En octobre 1983, les tarifs d'excursion s'appliquaient toujours à 16 % des places, mais seulement 65 % de l'espace en question ont été loués. Enfin, en mars 1984, PWA a appliqué des tarifs d'excursion à 22 % de ses places et en a loué 80 %. En règle générale, PWA attribue ces places à des passagers allant de Hay River ou Fort Smith à Edmonton. On utilise d'autres services pour les passagers voyageant entre Yellowknife et Edmonton à tarif d'excursion.

**FORT SIMPSON (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE MARDI 26 JUIN**

Mme Burnham, avocate de la Commission, a ouvert la séance en lisant des propositions venant de différentes localités de la région du Mackenzie:

1. Le conseil Dene de Tutsel K'e, parlant au nom de la population de Snow Drift, s'est dit très préoccupé par la mauvaise qualité de la piste d'atterrissage de la localité et par l'abandon de la politique relative aux installations aériennes dans le Nord, dont le maintien aurait permis la construction d'un aéroport adéquat.

2. Le conseil Dene de Rae Lakes a fait part de préoccupations semblables, en faisant remarquer que la piste d'atterrissage de la localité ne pouvait être utilisée que pendant le jour et par beau temps.

3. Le conseil du village et le conseil de bande de Lac la Martre se sont aussi inquiétés de l'abandon de la politique relative aux installations aériennes dans le Nord. Ils espéraient pouvoir faire construire un nouvel aéroport pour remplacer la piste existante qui ne suffit plus aux besoins de cette localité qui se développe rapidement.

4. Les gens de Jean Marie River considèrent que leur piste d'atterrissage est dangereuse. En outre, elle est inutilisable pendant un mois, à l'automne comme au printemps. Il faudrait déplacer l'aéroport, qui est situé trop près du village, mais on ne dispose pas des fonds nécessaires.

5. Le village de Trout Lake est totalement isolé lorsque la route est coupée, ce qui se produit parfois l'hiver. La piste d'atterrissage, dont la surface est plutôt raboteuse, est inutilisable au printemps. Le fait qu'elle se trouve très près de certaines maisons et de l'école la rend aussi dangereuse. Cela préoccupe beaucoup la population, d'autant plus que le village n'est pas admissible aux programmes découlant de la politique des installations aériennes dans le Nord.

6. Les gens de Nahanni Butte soulignent que leur piste d'atterrissage est inutilisable chaque année pendant six semaines, au printemps. En outre, elle ne fait pas face aux vents dominants. Le village a besoin d'installations sûres permettant un service aérien fiable.

M. Patrick Scott, directeur régional, Conseil régional de Deh Cho

Le Conseil régional de Deh Cho est un organisme politique établi en vertu d'une ordonnance du conseil tribal et régional des Territoires du Nord-Ouest. Des représentants de tous les organismes politiques importants des localités de Rigley, Fort Liard, Kakisa, Hay River et Fort Simpson en font partie. Parlant au nom du Conseil, M. Scott a énuméré un certain nombre de préoccupations d'intérêt régional:

1. Les pistes d'atterrissage des petits villages de Jean Marie River, Nahanni Butte et Trout Lake ne satisfont pas aux normes. Ni Transports Canada ni le gouvernement des Territoires n'ont jugé bon d'affecter les ressources nécessaires pour rendre les pistes sûres et utilisables pendant toute l'année. Entre autres conséquences, cela nuit au développement d'une base économique solide.

2. Les compagnies d'aviation, autant celles qui organisent des vols nolisés que celles qui offrent des services réguliers, ont fait peu d'efforts pour former et employer des Dénés. Ni PWA ni NTW Air n'ont d'employés dénés. Toute compagnie d'aviation recevant un permis pour travailler dans la région devrait être obligée d'offrir des programmes d'avantages pour les régions du Nord, tout comme doivent le faire les compagnies qui exploitent les ressources naturelles.

3. On appuierait la déréglementation si cela permettait d'obtenir des services plus fiables et de réduire les tarifs très élevés qui sont payés dans le Nord pour les services réguliers.

En réponse à une question de Mme Burhnam, M. Scott a suggéré qu'une partie des vols nolisés qui sont effectués dans la région pourraient être remplacés par des services réguliers.

Le commissaire Bourret s'est interrogé sur ce qui se passerait si la CCT exigeait la mise en place de programmes d'avantages pour les régions du Nord, mais que les compagnies d'aviation, une fois leur permis obtenu, ne remplissaient pas leurs engagements à cet égard. Il a aussi fait remarquer qu'il pourrait arriver qu'une personne engagée et formée par une compagnie donne sa démission sans laisser à son employeur le temps de former un remplaçant. M. Scott a convenu qu'il ne serait pas facile d'appliquer de tels programmes, mais en a de nouveau souligné la nécessité. Ces programmes pourraient être organisés par la CCT ou par d'autres organismes.

M. Urs Schildknecht, président, Liard Air Ltd.

Liard Air est une petite entreprise d'affrètement qui est basée à Fort Liard, à 130 milles au sud-ouest de Fort Simpson. M. Schildknecht s'est plaint du temps que prenait le CTA pour répondre aux demandes de permis et a fait remarquer qu'il ne semblaient pas conscient des problèmes auquels devaient faire face les transporteurs des régions du Nord. Il faudrait assouplir certains règlements, ceux qui concernent la taille des appareils par exemple, afin de permettre aux transporteurs de répondre aux besoins du marché, qui changent rapidement en fonction des activités des industries minière et pétrolière.

M. Schildknecht a aussi fait les suggestions suivantes:

1. Il faudrait clarifier les règles relatives aux frais de positionnement. Même les fonctionnaires du CTA en donnent des interprétations contradictoires.

2. Les transporteurs devraient pouvoir offrir des places en nolisant, et non seulement des avions complets.

3. Il faudrait abandonner la règle du délai de 30 jours qui s'applique au dépôt des tarifs, surtout lorsqu'un nouveau permis est accordé ou qu'un transporteur souhaite utiliser un nouveau type d'avion.

4. On devrait autoriser les monomoteurs à voler de nuit lorsqu'ils ne transportent que des marchandises.

M. Schildknecht a conclu en disant que les régions du Nord n'étaient pas assez peuplées pour faire face à la concurrence qu'entraînerait une déréglementation totale. Il

serait préférable de simplement adoucir les règlements existants, de façon à permettre aux transporteurs de répondre à la demande.

M. Schildknecht a confié à Mme Burnham, avocate de la Commission, qu'il serait bon que des représentants du CTA viennent visiter chaque année les transporteurs des régions du Nord; cela leur permettrait de mieux comprendre les problèmes. Il croit aussi qu'il faudrait adoucir les règlements relatifs aux frais de positionnement de façon à ce que ces frais ne s'appliquent qu'aux avions basés à moins de 50 milles de la base d'un transporteur autorisé. Il a aussi suggéré de regrouper les catégories de poids A, B, et C en une seule.

En réponse à une question du commissaire Chapman, M. Schildknecht a déclaré qu'il jugeait irréaliste la proposition de programmes d'avantages pour le Nord présentée précédemment. Par ailleurs, il aimerait engager des résidents de la région, mais peu d'entre eux possèdent l'éducation nécessaire.

## WATSON LAKE (YUKON), LE MERCREDI 27 JUIN

M. Garry Periard, directeur commercial, The Club

M. Periard a d'abord présenté un texte de Mmes Cecile Pratt et Isabel Crossley, citoyennes de Cassiar, en Colombie-Britannique. Elles y rappellent que l'aéroport de Watson Lake dessert les villes minières de Cassiar, en Colombie-Britannique, et de Tungsten, dans les Territoires du Nord-Ouest, de même que plusieurs localités situées le long de l'autoroute de l'Alaska. Leur texte contient aussi plusieurs commentaires sur la mauvaise qualité des services offerts à l'aéroport de Watson Lake:

1. Les installations de l'aéroport offrent très peu de confort aux voyageurs.

2. CP Air a réduit la fréquence de ses vols en provenance du sud; alors qu'auparavant il y avait un vol par jour, maintenant ils sont beaucoup plus rares. De plus, les prix ont considérablement augmenté et les avions sont souvent déviés vers Whitehorse. Cette réduction de service a aussi affecté la livraison des journaux et du courrier. Les communications sont tellement mauvaises que les employés de CP Air ne peuvent pas dire si les horaires seront respectés avant que les avions n'aient quitté Fort St. John.

3. Le service que CP Air assurait entre Watson Lake et Whitehorse l'est maintenant par Trans North Turbo Air mais à des prix beaucoup plus élevés.

4. En mars 1984, des passagers ont dû attendre jusqu'à deux semaines pour faire confirmer des réservations pour le vol de CP Air à destination de Watson Lake. Cela peut signifier qu'il n'y aura aucune place de catégorie "nolisé" en mars 1985, puisque le nombre en est déterminé d'après le nombre de place vacantes qu'il y a eu l'année précédente.

5. Le gouvernement fédéral devrait faire en sorte que les lignes du Nord bénéficient autant des avantages de la déréglementation que celles du Sud.

6. Il est inadmissible qu'un résident de Cassiar (C.-B.) doive passer la nuit à Vancouver lorsqu'il va dans une autre localité de la même province. Il est aussi exaspérant d'avoir à payer plus cher pour aller à Fernie (C.-B.) qu'à Hawaï.

7. Il faudrait utiliser plus souvent les installations de l'aéroport de Dease Lake, dont l'amélioration a coûté des sommes considérables.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Periard a indiqué qu'il pensait que des vols avaient été déviés vers Whitehorse à deux reprises pendant l'hiver. Les avions avaient ensuite poursuivi leur route vers Watson Lake, mais les passagers dont c'était la destination avaient dû subir quelques heures de retard. Il croit qu'en parlant des "avantages de la déréglementation", les deux femmes faisaient allusion aux tarifs spéciaux.

M. Periard a ensuite présenté un dossier exposant le point de vue de "The Club", un centre récréatif de Cassiar, localité se trouvant à une centaine de milles de Watson Lake. Les voyages en avion jouent un rôle essentiel dans la vie de ce village, notamment dans la mesure où ils permettent la tenue de compétitions sportives dans lesquelles s'affrontent amicalement les habitants des villes du Nord. Le coût élevé du transport aérien a forcé le club à recourir au transport routier, qui, l'hiver, est lent, fastidieux et parfois dangereux. Quand CP Air assurait le service entre Watson Lake et Whitehorse, il y a deux ans, elle offrait un tarif aller retour spécial de 74 $ pour les voyages reliés à des activités sportives. Trans North Turbo Air demande maintenant 244 $; ce que le club ne peut pas se permettre de payer.

M. Periard a exprimé les mêmes préoccupations que Mmes Pratt et Crossley au sujet de la qualité des services et des installations de l'aéroport, en insistant particulièrement sur les problèmes créés par les modifications d'horaires, la mauvaise qualité de la nourriture servie dans les avions et l'insuffisance notoire des services d'alimentation des aéroports de Fort

St. John et de Watson Lake. Il a aussi fait les recommandations suivantes:

a) que les régions du Nord reçoivent une juste part de tous les tarifs et services spéciaux offerts par les compagnies d'aviation;

b) que les aéroports soient pourvus de meilleures installations, et notamment des installations nécessaires pour faire face aux conditions hivernales;

c) qu'on laisse l'industrie du transport aérien à l'entreprise privée;

d) qu'on améliore les communications entre les passagers et les compagnies d'aviation;

e) qu'on améliore les services en vol; et

f) qu'on organise un comité composé de résidents des régions du Nord, qui serait chargé de conseiller la Commission.

En réponse à une question de Mme Burnham, M. Periard a déclaré que la concurrence ferait baisser les tarifs aériens et augmenter le nombre de passagers. Il a aussi confirmé qu'il se préoccupait tout autant du coût élevé des voyages en avion que de la faible fréquence des vols, particulièrement l'hiver.

M. Bryan Lundale, Sections locales 6536 et 8449, United Steelworkers of America

Le syndicat de M. Lundale représente les employés de la division Cassiar de Brinco Mining. Ensemble, les familles de ces travailleurs réunissent environ 900 des 1400 habitants de Cassiar. Comme la plupart des syndiqués vont souvent en vacances dans le Sud, le manque de services de transport aérien est un problème important. La mauvaise qualité des services offerts à Watson Lake gâche souvent les vacances et empêche de se déplacer rapidement en cas de maladie ou de décès d'un parent habitant dans une autre localité. Les individus et les entreprises de la région de Cassiar ne semblent rien recevoir en retour des vingt millions de dollars qu'ils paient en taxes.

M. Lundale a aussi soumis plusieurs critiques et recommandations à l'attention de la Commission:

1. CP Air offre très peu de vols à Watson Lake: trois par semaine l'hiver et cinq l'été. L'hiver est la période de l'année pendant laquelle les gens vont le plus en vacances dans le Sud, mais c'est aussi celle où il y a le moins de vols. Un service

d'appoint, pour lequel on utiliserait des Dash-7 plutôt que des B-737, permettrait d'effectuer des vols tous les jours, et de façon très rentable.

2. Les vols arrivent trop tard à Vancouver ou à Edmonton pour qu'il soit possible de prendre le même jour les avions qui assurent les correspondances vers l'est, le sud ou l'extérieur du pays. M. Lundale a présenté un projet qui permettrait de corriger ce problème. Selon ce plan, Whitehorse servirait de point de correspondance.

3. Le prix payé dans le Nord pour chaque mille parcouru est plus élevé que celui qui est payé dans le Sud. Les tarifs devraient être les mêmes partout au Canada. Il faudrait aussi uniformiser les tarifs imposés pour le fret, en accordant toutefois des rabais aux grosses expéditions.

4. Les tarifs et les offres spéciales devraient être obligatoires sur toutes les routes.

5. On devrait continuer d'accorder beaucoup d'attention à la sécurité des passagers. Bien que les compagnies d'aviation canadiennes aient obtenu d'excellents résultats dans ce domaine, on pourrait encore améliorer la situation en traçant des sillons sur toutes les pistes à revêtement dur et en exigeant que tous les pneus rechapés soient soumis à des essais d'holographie au laser.

6. En ce qui concerne un autre aspect de la sécurité, on devrait tenir compte des conditions particulières des régions du Nord; ainsi, on devrait laisser les passagers apporter les couteaux "Buck" qui sont aussi courants dans le Nord que les cravates dans le Sud.

7. Les transporteurs chargés de livrer le courrier des Postes canadiennes devraient devoir assurer ce service au moins six jours par semaine.

8. Les installations aéroportuaires des localités du Nord devraient être améliorées, notamment en ce qui concerne la manutention des bagages et du fret.

9. On devrait cesser de subventionner Air Canada et utiliser les sommes ainsi récupérées pour améliorer les installations aéroportuaires et les services de transport aérien des régions du Nord, ou encore, on devrait obliger Air Canada à assurer, même à perte.

la majeure partie des services aériens dont ces régions ont besoin.

M. Lundale croit qu'un grand nombre des améliorations nécessaires pourraient être réalisées sans aide gouvernementale, s'il y avait plus de concurrence.

Il a convenu avec M. G. Heinmiller, conseiller de CP Air, que le service d'appoint qu'il propose nécessiterait l'achat d'un avion.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Lundale a déclaré qu'il ne voyait pas de contradiction dans le fait de proposer à la fois la déréglementation et une uniformisation des tarifs dans l'ensemble du Canada. Il considère qu'aux États-Unis, la déréglementation a justement entraîné une égalisation des tarifs. Il croit que la meilleure façon de subventionner les services aériens dans le Nord, si cela s'avère nécessaire, est de subventionner les prix du carburant ou de garantir les pertes des transporteurs.

M. Adolf Penno, directeur de bureau, Brinco Mining Limited

M. Penno a présenté un dossier préparé conjointement par sa compagnie et le district scolaire n° 87 de la région de Stikine. On y indique qu'au cours des dernières années, Cassiar est passée du statut de "ville de compagnie" à celui de centre de la région de Stikine, mais elle demeure une ville isolée. Elle doit donc avoir des installations et des services d'importance et de qualité au moins comparables à ceux des localités mieux situées pour pouvoir attirer et retenir les gens. L'absence d'installations aéroportuaires adéquates accentue encore l'isolement de la ville.

M. Penno a poursuivi en faisant part de ses préoccupations au sujet des services de transport aérien offerts à Watson Lake.

1. La demande est importante; la région de Cassiar produit chaque année un trafic de 20 000 passagers, 80 000 kilos de courrier et 70 000 kilos de fret.

2. Les tarifs de classe économique sont trop élevés. De 1978 à 1984, le tarif de classe économique du voyage Watson Lake - île de Vancouver est passé de 228 $ à 473 $, soit une augmentation de 107,5 %. Ce prix ne comprend aucun service spécial (du type "Empress Class").

3. Des tarifs d'affrètement sont offerts, mais ils s'appliquent à un nombre relativement restreint de places. Il y aurait probablement plus de passagers si ce nombre était augmenté.

4. Les soldes de places spéciaux ne s'appliquent pas au-delà de Fort St. John. Il serait plus équitable d'offrir ce genre de programme dans l'ensemble du réseau.

5. On modifie les itinéraires sans préavis. La mauvaise qualité des repas ajoute encore au désagrément causé par la prolongation des voyages.

6. On perd souvent des bagages.

7. Il faudrait augmenter la fréquence des vols. Les horaires actuels, particulièrement l'hiver, forcent les passagers à passer la nuit à Vancouver ou à Edmonton, ce qui augmente encore le coût du voyage. Cela retarde aussi la livraison du courrier, du fret et des journaux.

8. Le coût de transport du fret augmente rapidement. Il est passé de 1,46 $ le kilogramme en 1982 à 2,43 $ en 1984, ce qui représente une augmentation de 37 % en deux ans.

M. Penno a aussi fait plusieurs suggestions:

a) qu'on offre des rabais aux passagers voyageant fréquemment;

b) qu'on organise des vols "sans extra", à tarifs réduits;

c) qu'on établisse un service d'appoint entre Watson Lake et Whitehorse, les jours où Watson Lake n'est pas desservi;

d) qu'on remplace le B-737 qui effectue le vol vers Watson Lake par un avion plus petit;

e) qu'on autorise PWA à desservir Watson Lake les jours où CP Air ne le fait pas;

f) qu'on reconnaisse la nécessité de subventionner le transport aérien dans le nord du Canada; et

g) que les coûts reliés aux services de brousse puissent faire l'objet de déductions aux fins de l'impôt sur le revenu.

Pendant la période consacrée aux questions, M. Heinmiller, de CP Air, a fait remarquer que PWA avait parfaitement le droit de présenter une demande pour desservir Watson Lake. Il a aussi indiqué qu'au cours de la dernière année, CP Air avait dévié des avions directement de Fort Nelson à

Whitehorse à sept reprises. En réponse à une question, M. Penno a déclaré qu'il ne savait pas quelle proportion du courrier était transportée par la route.

En réponse à une question de M. T.A. Kapty, directeur général de Trans North Turbo Air, M. Penno a indiqué que Brinco Mining payait chaque année deux voyages en avion à chacun de ses employés. Ceux-ci ne s'en prévalent cependant pas toujours, à cause de la mauvaise qualité des services.

M. James Mutch, directeur des services dans l'Ouest canadien, CP Air

M. Mutch s'est contenté de répondre aux questions, sans faire d'exposé au préalable.

M. Lundale a fait remarquer que sept déroutements vers Whitehorse de vols en provenance du sud constituaient une proportion élevée pour un horaire d'hiver ne prévoyant que trois vols par semaine. M. Mutch a assuré M. Penno qu'on informait les gens aussi rapidement qu'il était humainement possible de le faire lorsqu'on prévoyait de tels déroutements. Comme la décision de modifier l'itinéraire d'un avion est normalement prise trois jours avant le vol, il ne comprenait pas comment il se faisait que les passagers n'en aient pas été avertis à l'avance.

En réponse à une question de M. Peter Fairman, du ministère du Développement économique du gouvernement du Yukon, M. Mutch a dit croire que les tarifs qu'il faudrait payer pour des vols à destination de Vancouver qui seraient effectués par deux transporteurs différents, dont l'un utiliserait un avion à réaction et l'autre un avion à turbopropulseurs, seraient probablement plus élevés que les tarifs actuellement payés pour les vols de CP Air. En effet, dans le premier cas, le tarif total serait égal à la somme des tarifs s'appliquant aux deux parties du trajet.

En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Mutch a fait les commentaires suivants:

1. Le fait que les coûts du transport aérien soient plus élevés dans le Nord que dans le Sud est dû en partie au prix plus élevé de certains facteurs, comme le carburant et la main-d'oeuvre, et à l'étroitesse du marché, qui ne permet que des rendements relativement faibles.

2. Les coefficients d'occupation des avions de CP Air effectuant des vols entre Vancouver et Whitehorse varient actuellement entre 68 % et 72 %, alors qu'ils sont d'environ 24 % dans le cas des vols reliant Watson Lake à Fort Nelson.

3. CP Air offre plusieurs types de tarifs sur ses routes du Nord. Le rabais le plus important atteint 35 %; il s'agit du tarif "Totem", qui est offert pendant toute l'année pour tous les vols partant des localités du Nord desservies par la compagnie. Dans le Sud, le rabais le plus élevé atteint 50 %. Ces écarts entre les rabais offerts dans le Nord et dans le Sud sont dus à des différences dans les stratégies de commercialisation et dans la taille des marchés et non pas avec le niveau de la concurrence.

4. CP Air attribue un certain nombre de places à rabais aux vols partant de chacune des localités qu'elle dessert. Il arrive qu'on blâme la compagnie de ce qu'il n'y ait pas de place disponible; la faute en revient plutôt aux règlements gouvernementaux, qui obligent à cesser les ventes 14 jours avant un vol.

5. La compagnie essaie d'offrir des services en vol de qualité égale sur toutes ses routes, mais cette qualité dépend aussi des services d'approvisionnement sur lesquels on peut compter.

6. CP Air a étudié la possibilité de collaborer avec d'autres transporteurs pour desservir de très petits marchés (comme Watson Lake).

En réponse à une question de M. Heinmiller, M. Mutch a déclaré que des tarifs d'excursion comportant des rabais allant de 40 % à 45 % étaient offerts pour des vols reliant Watson Lake à divers points du continent.

## DAWSON (YUKON), LE JEUDI 28 JUIN

M. Peter W. Jenkins, maire de la municipalité de Dawson

M. Jenkins a commencé son intervention en lisant deux télex envoyés par la municipalité au Comité des transports aériens plus tôt dans le courant du mois. La ville y exprimait son appui au service de classe 2 offert par Trans North Turbo Air (TNTA), en indiquant que la compagnie fournissait le meilleur service régulier dont Dawson ait jamais bénéficié. On disait cependant aussi être très préoccupé par le coût épouvantablement élevé de ces services et par le type d'avion qui était utilisé. Depuis août 1981, le tarif le plus bas de TNTA a augmenté de 41 %, alors que le tarif le plus bas de CP Air, pour ses vols à destination de Whitehorse, n'a augmenté que de 13 % et que le tarif d'excursion du vol de CP Air reliant Vancouver à Toronto a diminué de 7 %. Certains passagers refusent de monter dans les DC-3 de TNTA. Le Conseil municipal s'est opposé à ce qu'on

accorde à la compagnie une protection accrue pour ses routes, parce qu'il considère que la concurrence que se livrent les trois entreprises d'affrètement basées à Whitehorse a permis de maintenir à un niveau acceptable l'augmentation des tarifs imposés pour les vols nolisés au cours des trois dernières années.

M. Jenkins a poursuivi en expliquant la position de la municipalité relativement à CP Air, le principal transporteur du Yukon.

1. Ses tarifs réguliers sont trop élevés, particulièrement lorsqu'on tient compte du fait que les coefficients d'occupation atteignent 70 % et plus pour les vols effectués sur la route de Whitehorse. Par contre, ses tarifs d'excursion sont raisonnables.

2. La compagnie ne réagit pas assez rapidement aux variations saisonnières de la demande. Depuis plusieurs années, au printemps, les passagers ont de la difficulté à obtenir des places, et il arrive régulièrement que le fret à destination de Whitehorse ne puisse pas être embarqué.

3. En ce qui concerne le transport des marchandises, les services offerts laissent nettement à désirer. Il arrive qu'il faille quatre jours pour transporter du fret "garanti" de Vancouver à Dawson, et deux ou trois jours pour l'amener jusqu'à Whitehorse. Il arrive aussi que le transfert des cargaisons entre CP Air et TNTA pose des problèmes, notamment pendant les fins de semaine.

M. Jenkins est ensuite revenu sur les préoccupations de la municipalité relativement aux tarifs élevés de TNTA, en insistant notamment sur le fait qu'ils nuisaient au développement du tourisme, qui est une des principales activités économiques de Dawson. On offre des tarifs d'excursion, mais les touristes en visite à Whitehorse qui décident à la dernière minute d'aller à Dawson ne peuvent pas en profiter.

Pendant la période consacrée aux questions, M. Kapty, de TNTA, a mis en doute la validité de la comparaison effectuée par les autorités municipales au sujet des tarifs: elle ne tiendrait pas compte du tarif d'excursion offert par TNTA en août 1981. M. Jenkins a admis qu'un tel tarif pouvait avoir été offert, mais il a fait remarquer que si c'était le cas, cela n'avait pas fait l'objet de beaucoup de publicité. M. Kapty a souligné que TNTA, comme la plupart des compagnies d'aviation, offrait des tarifs spéciaux pour les voyages organisés, pour encourager le tourisme, et qu'il y en avait justement un qui

s'appliquait au trajet Whitehorse - Dawson. M. Jenkins a suggéré que le fait d'offrir un tel tarif de façon permanente pourrait entrainer une augmentation du trafic.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Jenkins a dit qu'il croyait qu'à long terme les populations du Nord bénéficieraient d'une réduction de la réglementation et d'un allégement des dispositions relatives à la protection des routes. Il a aussi signalé au Président qu'à certains égards, l'aéroport de Dawson était inadéquat, notamment le système d'éclairage. Il serait souhaitable aussi de rapprocher l'aéroport de la ville.

M. David Horner, directeur de l'exploitation au Yukon, Finning Tractor and Equipment Co. Ltd.

La principale activité de Finning Tractor consiste à vendre les produits de Caterpillar Tractor. L'entreprise a une succursale importante à Whitehorse et des entrepôts dans plusieurs localités du Nord, y compris Dawson.

M. Horner a expliqué qu'il était essentiel pour son entreprise de pouvoir compter sur des services de transport aérien de grande qualité, qui puissent notamment lui permettre d'obtenir rapidement les pièces nécessaires aux réparations des machines défectueuses. Comme des activités telles que l'exploitation des placers ne sont possibles que pendant une période relativement courte chaque année, la plupart des machines fonctionnent de 20 à 24 heures par jour; une panne prolongée peut donc s'avérer très coûteuse. Ainsi, il est essentiel de pouvoir compter sur un système de transport aérien rapide et fiable. La question des coûts est secondaire. Finning Tractor considère que les compagnies d'aviation n'accordent pas la priorité au fret sur la ligne Vancouver - Whitehorse. Étant donné le coût très élevé du transport aérien garanti, la compagnie estime être en droit de s'attendre à un service de très haute qualité.

M. Horner croit que la déréglementation pourrait entrainer une réduction des services entre Vancouver et Whitehorse pendant la période de l'année où l'activité touristique est faible, et même menacer l'existence de certaines routes du Yukon. Les principales localités bénéficient actuellement de services sûrs, fiables et efficaces, bien que le coût en soit très élevé. Finning Tractor aimerait que les tarifs diminuent mais pas au prix d'une réduction des services.

Finning Tractor a besoin de services plus fréquents entre Vancouver et Watson Lake. M. Horner croit qu'on pourrait les augmenter en desservant Watson Lake avec un avion plus petit que le B-737, peut-être à partir d'un centre comme Whitehorse.

M. John Wierda, président de la Klondike Visitors Association

La Klondike Visitors Association a été créée pour promouvoir le tourisme dans la région de Dawson située au Yukon. Comme il n'y a pas de Chambre de commerce, elle peut être considérée, dans une certaine mesure, comme le porte-parole des gens d'affaires de la ville. Au cours de son exposé, M. Wierda a présenté les points suivants:

1. Les services de TNTA sont excellents par rapport à ceux qu'offraient les transporteurs précédents. Les horaires sont généralement respectés.

2. Même en tenant compte de ce que les coûts sont plus élevés dans le Nord que dans le Sud, les tarifs exigés semblent trop élevés, notamment pour les vols entre Dawson et Whitehorse.

3. Un service aérien fiable est essentiel au développement de Dawson. La déréglementation pourrait menacer cette fiabilité en incitant les transporteurs à accroître leurs services l'été et à les réduire l'hiver (ou peut-être même à les abolir complètement).

4. Un adoucissement des règlements concernant les tarifs permettrait à TNTA de mieux réagir aux variations de la demande.

M. Wierda a déclaré à M. Kapty que TNTA pourrait faire beaucoup plus de publicité au sujet de ses tarifs spéciaux. La compagnie aura aussi beaucoup à faire pour renverser l'opinion très répandue selon laquelle les voyages en avion de Dawson à Whitehorse sont inabordables.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Wierda a déclaré que sa recommandation au sujet de la réglementation des tarifs aériens ne se rapportait pas aux restrictions s'appliquant aux tarifs réduits, mais visait plutôt à permettre aux compagnies d'aviation de réagir rapidement.

M. Mark D. Mather, président, Dawson City General Store Ltd.

M. Mather a félicité TNTA de la fiabilité de ses services. Il a aussi souligné l'importance, pour des entreprises comme la sienne, de pouvoir compter sur un service de transport aérien fiable, notamment pour le transport des pièces de rechange. Il craint que la déréglementation n'entraîne une détérioration des services.

Chambre de commerce de Whitehorse

Mme Burnham a lu, et demandé qu'on inscrive au procès-verbal de l'audience, des recommandations contenues dans un dossier présenté par la Chambre de commerce de Whitehorse.

1. La déréglementation serait un pas dans la bonne direction dans la mesure où cela réduirait l'intervention gouvernementale dans l'économie.

2. Les transports sont un élément essentiel du développement des régions du Nord; toute modification des politiques susceptible d'entraîner une réduction des services dans ce domaine devrait donc faire l'objet d'un examen très attentif.

3. Les vols quotidiens effectués par des avions à réaction en provenance et à destination de Whitehorse constituent un niveau minimum de services pour les résidents du Yukon. Il serait cependant préférable d'élever ce niveau.

4. On devrait améliorer les services offerts au Yukon de façon à les rendre comparables à ceux qui sont offerts dans le Sud.

5. Des rabais comparables à ceux qui sont offerts dans le Sud devraient s'appliquer aux routes du Nord.

6. On devrait entreprendre une étude pour déterminer les effets de la déréglementation sur les entreprises existantes.

M. Robert Laking, directeur général, Downtown Hotel

M. Laking a confirmé la qualité des services offerts sur la route Whitehorse - Dawson, en ajoutant toutefois que les clients de l'hôtel se plaignent parfois des tarifs trop élevés. La déréglementation pourrait faire baisser les prix et même améliorer les services en période de pointe, l'été. Par contre, cela pourrait aussi entraîner une réduction des services pendant la saison creuse, qui est beaucoup plus longue. Il faudrait éviter toute mesure risquant de compenser une baisse de tarifs ne s'appliquant qu'en période de pointe par une réduction du niveau des services offerts durant le reste de l'année.

M. Alfred Berger, citoyen

M. Berger a prétendu qu'on parlait beaucoup des conséquences positives que la déréglementation avait eues aux États-Unis, mais qu'on en oubliait les aspects négatifs, et notamment le fait que beaucoup de petits transporteurs aériens avaient fait faillite. Dans le Nord, la déréglementation

pourrait avoir pour effet de priver des localités de tout service de transport aérien pendant les longs mois d'hiver.

M. Joseph Muff, président, Alkan Air Limited

Depuis sept ans, Alkan Air effectue des vols nolisés de classe 4 à partir de Whitehorse, pendant toute l'année. M. Muff croit qu'il est injuste de dire que les transporteurs aériens du Nord manquent de maturité. L'opinion selon laquelle la déréglementation entraînerait une détérioration des services semble reposer sur l'idée (fausse) que les transporteurs se "voleraient" mutuellement leur part du marché. Selon M. Muff, le fait qu'il n'y a à peu près pas de contrats s'appliquant à des périodes déterminées rend cette éventualité peu probable.

M. Muff s'inquiète de ce que les catégories de poids utilisées pour le classement des permis ne correspondent pas à la capacité d'occupation des appareils, ce qui pose des problèmes quand vient le moment d'acheter le matériel. Il s'est aussi plaint des difficultés causées par les frais de positionnement; ils restreignent le champ d'action de sa compagnie pendant que d'autres transporteurs par affrètement reçoivent des permis leur permettant de desservir d'autres endroits.

M. Muff a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, qu'il était favorable à la déréglementation partout au Canada, de même qu'à l'abolition des frais de positionnement. En ce qui concerne l'attribution des permis, il s'est aussi dit favorable à ce que les catégories de poids A, B et C soient réunies en une seule.

M. T. Alex Kapty, directeur général, Trans North Turbo Air, assisté par M. Arden Meyer, directeur général adjoint, et M. David Griffiths, directeur des services aériens

M. Kapty a résumé l'histoire de TNTA. Cette compagnie offre ses services dans le Nord-Ouest canadien depuis 18 ans. Elle a son centre d'activités à Whitehorse, d'où ses appareils effectuent tout au long de l'année des vols réguliers de classe 2, 3 et 8 à destination de tous les grands centres du Yukon, ainsi que vers Inuvik et Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, et Juneau, en Alaska. Environ la moitié de ses vols comportent des correspondances avec les grands transporteurs: à Whitehorse, Juneau, Yellowknife et Inuvik. Cela impose cependant des contraintes, notamment en ce qui concerne les horaires et le nombre d'heures pendant lesquelles les appareils peuvent voler chaque jour.

M. Kapty a souligné le caractère restreint du marché en faisant remarquer que TNTA avait transporté 15 000 passagers en 1983, alors que la population totale du Yukon n'est que de 23 000 personnes, dont les deux tiers habitent à Whitehorse. Il croit que beaucoup de partisans de la déréglementation ne savent pas

jusqu'à quel point peut être fragile la viabilité d'un service de transport aérien régulier fonctionnant dans de telles conditions. Sa compagnie est favorable à la déréglementation dans la mesure où cela concerne les tarifs qui s'appliquent au transport des passagers et des marchandises, mais s'y oppose fermement pour ce qui est de l'accès aux routes et de leur abandon. La fragilité du marché, le caractère saisonnier du trafic aérien dans les régions du Nord et le fait que ce trafic soit surtout à sens unique font que les services offerts actuellement ne pourraient pas supporter la concurrence, pas plus celle de services réguliers que celle de services d'affrètement. Seuls des services réguliers offerts pendant toute l'année peuvent permettre de maintenir des liens sociaux, économiques et gouvernementaux au Yukon.

Aux États-Unis, la déréglementation a profité aux habitants des grands centres. Par contre, 555 localités n'ont conservé leurs services de transport aérien réguliers que parce que les transporteurs qui les assurent sont subventionnés. Une étude du United State General Accounting Office a démontré que la déréglementation avait eu des effets négatifs pour beaucoup de petites localités: tarifs plus élevés, avions plus petits, horaires inappropriés, services peu fiables, changements fréquents de transporteurs, etc. Toutes ces difficultés ont à leur tour entraîné une diminution du nombre de passagers.

Les tarifs élevés que l'on doit payer dans le Nord sont dus au fait que le marché y est beaucoup plus restreint et les coûts d'exploitation beaucoup plus élevés que dans le Sud. Alors qu'il suffit d'un équipage de cinq personnes pour manoeuvrer un Boeing-737 transportant 120 passagers, il en faut trois pour un DC-3 qui ne transporte que 24 personnes, soit un membre d'équipage pour 24 passagers dans le cas du 737 et un un pour huit dans celui du DC-3.

M. Kapty croit que TNTA est aussi efficace qu'il est possible de l'être. La compagnie vient d'annoncer l'achat de deux EMB-110 Bandeirante, qui vont lui permettre d'offrir des services plus rapides et plus adéquats dans l'ensemble de son réseau. Depuis février 1980, les tarifs de TNTA n'ont augmenté en moyenne que de 10,3 % par an, contre 18,2 % pour ceux des grands transporteurs. Au cours de la même période, le coût du carburant utilisé par TNTA a augmenté de 20 % par an. Le tarif moyen de TNTA par passager-mille, pour l'ensemble de son réseau, est de 0,68 $, ce qui est inférieur de 12 % à la moyenne des tarifs de NWT Air, Air BC, Calm Air et Kenn Borek Air.

M. Kapty a ensuite parlé des différents types de tarifs offerts par TNTA. Les rabais vont de 16 % à 50 %. Environ le tiers des passagers profitent d'une forme ou d'une autre de rabais. M. Kapty croit qu'une déréglementation des tarifs permettrait à encore plus de passagers de bénéficier de rabais. Il a illustré la faible densité du trafic en présentant des

statistiques montrant que le nombre moyen des passagers par vol n'avait été que de 3,6 en 1983.

En plus de proposer qu'on déréglemente totalement les tarifs, mais qu'on conserve la réglementation sur l'accès aux routes et l'abandon, M. Kapty a recommandé de ne rien changer aux dispositions relatives à la protection des routes.

Il a poursuivi en répondant à des questions soulevées plus tôt pendant cette audience ainsi qu'à celle de Watson Lake.

1. La comparaison que M. Periard a faite à Watson Lake au sujet des tarifs payés pour le trajet Whitehorse - Watson Lake ne tient pas. M. Periard avait affirmé qu'à l'époque où CP Air avait cessé de desservir Watson Lake, son tarif le plus bas était de 74 $ alors que le plus bas tarif de TNTA était de 244 $. M. Kapty a affirmé que le tarif d'excursion de CP Air était de 101 $ et que sa compagnie offrait maintenant des places à 128 $, dans le cadre d'un solde de places.

2. La comparaison présentée plus tôt pendant la journée par M. Jenkins, au sujet des augmentations de tarifs de CP Air et de TNTA entre août 1981 et juin 1984, n'est pas non plus valable. Les tarifs de CP Air ont augmenté presque autant que ceux de TNTA au cours de cette période.

En réponse à une question, M. Kapty a assuré M. Jenkins, maire de Dawson, que l'achat des nouveaux Bandeirante n'entraînerait pas d'augmentation de tarifs. Cet avion coûte cher, mais ses frais d'exploitation sont relativement peu élevés. M. Jenkins a affirmé que certains des chiffres utilisés par TNTA pour établir une comparaison entre ses tarifs et ceux des autres compagnies d'aviation des régions du Nord étaient trompeurs dans la mesure où ils ne tenaient pas compte de certaines différences de coûts, notamment dans le cas du carburant. M. Kapty a défendu la valeur de sa comparaison, en rappelant qu'on n'avait pas non plus tenu compte de facteurs qui réduisaient les coûts des autres compagnies d'aviation.

M. Kapty a déclaré à M. Horner, de Finning Tractor, qu'il croyait qu'une déréglementation de l'accès aux routes et de l'abandon pourrait inciter les transporteurs à n'offrir des services réguliers que pendant les trois ou quatre mois de la période de pointe et à garder leurs appareils au garage pendant le reste de l'année.

En réponse à une question de M. Muff, d'Alkan Air, M. Kapty a déclaré qu'environ la moitié des passagers de TNTA voyageaient entre le Yukon et des localités situées à l'extérieur de ce territoire. Il a aussi indiqué que sa compagnie appliquait

des normes de classe 2 sur ses routes de classe 3 parce qu'elle croyait que cela attirerait plus de passagers.

M. Kapty et ses collègues ont répondu à plusieurs questions posées par Mme Burnham, avocate de la Commission.

1. TNTA essaie de déterminer ses tarifs d'après une formule. Cependant, en prenant en charge des services autrefois assurés par d'autres compagnies, elle a dû adopter des tarifs qui ne correspondaient pas à cette formule. La compagnie aimerait rationaliser sa structure tarifaire, mais cela se traduirait, sur certaines routes, par des augmentations que le marché ne pourrait pas absorber.

2. À quelques exceptions près (notamment dans le cas de la route vers Juneau), tous les tarifs sont offerts sur toutes les routes.

3. Certaines des restrictions qui s'appliquent aux tarifs réduits ne sont pas appropriées aux régions du Nord, notamment parce que la décision de faire un voyage en avion se prend souvent à la dernière minute.

4. La compagnie aimerait pouvoir offrir de nouveaux types de tarifs, par exemple des tarifs spéciaux qui ne s'appliqueraient qu'à des vols effectués dans des directions bien précises.

5. La politique relative aux installations aériennes dans le Nord s'est avérée efficace en ce qui concerne l'amélioration des installations aéroportuaires des régions du Nord. Il reste cependant certains problèmes à régler, comme le manque de systèmes d'éclairage à Dawson.

6. Les activités de TNTA ne sont pas affectées outre mesure par les conditions météorologiques, si ce n'est aux aéroports où il n'est pas possible d'appliquer des règles de vol aux instruments.

7. En 1983, le fret a compté pour 15 % des recettes. Old Crow, la seule localité qui ne soit pas accessible par la route, a représenté à elle seule 90 % de ces recettes.

8. Les frais de positionnement ne posent pas de problème majeur. On pourrait cependant les éliminer.

9. TNTA est préoccupée par la possibilité que les catégories de poids A, B et C soient regroupées en une seule; cela éliminerait la protection de route dont elle bénéficie pour son avion de groupe C.

Mme L. Hoess, de Dawson, a affirmé que la franchise de bagages de TNTA était inférieure à celle des grandes compagnies d'aviation et que les frais imposés pour les bagages excédentaires étaient très élevés. M. Kapty en a convenu, mais a aussi fait remarquer que la capacité limitée du DC-3 forçait la compagnie à tirer le plus de revenus possibles de chaque livre transportée. Afin de toujours contrôler le poids de ses chargements, TNTA ne s'associe pas à d'autres compagnies pour transporter les bagages.

**INUVIK (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE VENDREDI 29 JUIN**

Mme Vicki Boudreau, vice-présidente, Chambre de commerce d'Inuvik

Le transport aérien est extrêmement important pour Inuvik. La Chambre de commerce de la municipalité s'inquiète de la possibilité que la déréglementation n'entraîne une réduction de ces services. Actuellement, les compagnies d'aviation offrent leurs services pendant toute l'année, en les modifiant en fonction des variations saisonnières de la demande. Une concurrence trop intense pourrait inciter certains transporteurs à se concentrer sur les périodes de pointe, ce qui poserait des difficultés à toute compagnie voulant continuer d'effectuer des vols tout au long de l'année. On pourrait en arriver à avoir des monopoles non réglementés. Il se peut aussi que la déréglementation fasse augmenter les tarifs, dans la mesure où les transporteurs voudraient récupérer les pertes de recettes résultant des importants rabais consentis sur les routes où la concurrence serait trop forte.

Mme Boudreau a ajouté ce qui suit, au nom de la Chambre de Commerce:

1. Le Comité des transports aériens devrait étudier la possibilité de faire en sorte que la plupart des tarifs spéciaux offerts par les compagnies d'aviation s'appliquent à toutes les routes.

2. Il se pourrait que la taxe sur les passagers ne soit pas équitable, dans la mesure où les passagers voyageant dans le Nord doivent payer autant que ceux qui utilisent les installations plus luxueuses d'aéroports comme l'aéroport international de Calgary ou celui de Mirabel.

3. Il faut contrôler les frais d'exploitation des aéroports. Si l'amélioration des installations de

l'aérogare d'Inuvik se traduit par une augmentation des frais de location, les compagnies d'aviation vont devoir hausser leurs tarifs.

4. Le réseau de routes existant permet aux compagnies d'aviation d'assurer des services de qualité acceptable. Il faudrait étudier très attent vement les projets de construction ou d'agrandissement d'aéroport, afin d'éviter de diviser le trafic entre un trop grand nombre de routes, ce qui désorganiserait l'ensemble du réseau.

. En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, Mme Boudreau a déclaré qu'il était difficile d'obtenir des tarifs réduits à certaines périodes de l'année et qu'il était essentiel d'avoir des avions à réaction pour transporter le fret. Elle a dit au président, M. Orange, que les préoccupations de la Chambre de commerce au sujet de la déréglementation s'appliquaient autant au transport des passagers qu'à celui des marchandises. Elle a reconnu que le fait que des entreprises comme Dome Petroleum aient leurs propres avions réduise l'importance de la demande dont les transporteurs aériens pouvaient s'occuper, mais elle a aussi fait remarquer qu'il arrivait souvent que les services réguliers ne soient pas appropriés aux besoins des entreprises oeuvrant dans le secteur des ressources naturelles.

M. H. Douglas Whiteman, citoyen

Mme Burnham a lu, et demandé qu'on joigne au procès-verbal de l'audience, un texte de M. Whiteman sur les services réguliers offerts entre Norman Wells et Hay River (en passant par Fort Norman, Wrigley et Fort Simpson). M. Whiteman a sévèrement critiqué la décision de la CCT d'accorder des permis à NWT Air et à Buffalo Airways, qui offraient des vols avec correspondances, plutôt qu'à Nahanni Air Services, qui proposait des vols directs. Il considère qu'il s'agit là d'une mauvaise décision, pour les raisons suivantes:

1. Des vols directs seraient bien plus commodes que les services actuels, qui forcent à prendre une correspondance à Fort Simpson ou Yellowknife. Les horaires actuels ne laissent que 30 minutes pour passer d'un avion de PWA allant de Hay River à Yellowknife à un appareil de NWT Air allant de Yellowknife à Norman Wells; cela ne laisse pas assez de temps pour transférer le fret. Par ailleurs, il est impossible d'avoir une correspondance dans la direction opposée le même jour.

2. Nahanni avait proposé d'utiliser des avions plus petits, d'utilisation moins coûteuse que les appareils plus grands et plus anciens de NWT Air et Buffalo Airways. Ces petits avions auraient aussi permis d'augmenter la fréquence des vols.

3. Nahanni avait l'appui de 53 organismes, qui promettaient un potentiel de 1 500 passagers, alors que NWT Air n'avait présenté que deux lettres d'appui, dans lesquelles on ne trouvait aucune indication de l'ampleur du trafic prévu. Nahanni avait notamment reçu l'appui des gouvernements municipaux de Norman Wells, de Fort Norman, de Wrigley et de Fort Simpson, des localités qui auraient profité des services que la compagnie offrait.

4. La CCT semble avoir considéré que l'appui donné à Nahanni s'appliquait aussi à Buffalo et à NWT Air, bien que M. Whiteman, pour sa part, n'ait pas appuyé leurs propositions.

M. Whiteman a mis en doute la sagesse de cette décision. Elle semble fondée sur la volonté de protéger le public d'une suspension des services résultant d'une expansion excessive de Nahanni. Il croit quant à lui que NWT Air et Buffalo pourraient très bien réduire ou suspendre leurs services s'ils se rendaient compte que la route n'était pas rentable.

Bande des Dénés de Fort Providence, Alliance du conseil du village

Mme Burnham a lu, et fait ajouter au procès-verbal de l'audience, un texte de M. Jim Thom, chef de la bande dénée de Fort Providence et de M. Michael McLeod, président de l'Alliance du conseil du village. Ils appuient un projet de construction d'une piste d'atterrissage tous temps qui permettrait d'offrir des services de transport aérien à la localité et à la région environnante. La route menant à Fort Providence est coupée pendant quatre à huit semaines, deux fois l'an, lorsque le Mackenzie gèle et dégèle. Pendant ces périodes, seule sa piste d'atterrissage évite à la localité d'être complètement isolée, mais il arrive souvent qu'elle soit inutilisable, notamment pour les raisons suivantes:

a) problèmes d'écoulement des eaux;
b) éclairage inadéquat;
c) manque de balises et d'appareils d'observation des conditions météorologiques; et
d) manque d'installations radio sol-air et sol-sol.

Ces lacunes accentuent l'isolement de la localité et causent beaucoup de difficultés aux résidents: en limitant la

possibilité d'évacuer les malades et les blessés, en interrompant le service postal et en rendant plus difficile l'approvisonnement en denrées alimentaires fraîches. Si les améliorations proposées étaient apportées, la piste pourrait aussi être utilisée lorsque le mauvais temps empêche les avions d'atterrir sur les pistes de Hay River, Fort Simpson et Yellowknife.

Les auteurs concluaient leur texte en demandant que le CTA use de son influence pour faire remettre en vigueur la politique relative installations aériennes dans le Nord et dégager d'autres sources de financement.

M. Michael Zubko, président, Aklavik Flying Service Ltd.

M. Zubko a commencé son intervention par un court historique du développement des services de transport dans la région du Mackenzie depuis le début du siècle. Aujourd'hui, l'avion est le principal et souvent le seul moyen de transporter les marchandises et les passagers dans cette région. L'ouverture de l'autoroute Dempster, qui relie Fort McPherson et Inuvik à l'autoroute de l'Alaska, a cependant entraîné une diminution de la quantité de marchandises transportées par la voie des airs, ce qui s'est traduit par une hausse des tarifs.

Le gouvernement devrait reconnaître le caractère essentiel du transport aérien dans le Nord. Les aéroports des régions du Nord devraient être financés comme le sont les autoroutes du Sud; on devrait éliminer la plupart des taxes sur le carburant d'avion. Les aéroports devraient aussi être conçus de façon à accroître l'efficacité des services et à en réduire les coûts. Il faudrait changer la politique actuelle de location des terrains; le fait que tout devienne propriété de la Couronne après 25 ans dissuade le secteur privé d'entreprendre quelque projet de développement que ce soit.

M. Zubko a fait plusieurs recommandations:

1. Éliminer les frais imposés aux usagers des aéroports des régions du Nord.

2. Améliorer le plus possible la façon dont on s'occupe des passagers et des marchandises dans les aéroports.

3. Réduire les taxes sur le carburant, de façon significative.

4. Abolir les taxes sur les tarifs de passagers.

5 Réduire les frais de location et modifier la politique relative à la location, de façon à encourager les initiatives du secteur privé.

6. Abolir les exigences inutiles en ce qui concerne les comptes rendus.

Il a conclu en disant que les services de Pacific Western étaient aussi bons, sinon meilleurs, que ceux de n'importe quelle autre compagnie d'aviation au Canada. Par ailleurs, comme les transporteurs locaux ont déjà trop d'équipement, il ne faudrait pas accorder de permis à d'autres compagnies.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Zubko a décrit l'importance de l'avion pour l'évacuation des blessés ou des malades. Aklavik Flying Service s'occupe souvent de choses de ce genre et offre aussi des vols nolisés et des services spéciaux (pour les levés topographiques par exemple).

En réponse à d'autres questions, M. Zubko a fait les commentaires suivants:

1. Le niveau des activités de la compagnie varie selon les saisons, les périodes creuses se situant au printemps et à l'automne.

2. Le fret compte pour environ un tiers des recettes de la compagnie.

3. Les avions d'entreprise font beaucoup de concurrence aux compagnies d'aviation.

4. Les avions privés "pirates" ne posent pas de problème particulier pour le moment, en partie parce que les compagnies d'exploration ont imposé des normes plus strictes, particulièrement en matière de sécurité.

5. Il faudrait conserver la réglementation relative aux frais de positionnement.

6. Il faudrait aussi conserver la réglementation relative à la protection des routes.

7. Les catégories de poids d'avion actuelles sont adéquates.

M. Zubko a déclaré au commissaire Chapman qu'il croyait qu'on devrait affecter des fonds publics au financement des aéroports des localités où il n'y a pas de solution de rechange acceptable au transport aérien. Il croit aussi qu'il serait plus efficace de réduire les taxes sur le carburant que de subventionner les voyages en avion entre différentes localités du Nord.

M. Kenneth Gray, vice-président, région centrale, Pacific Western Airlines, assisté par M. Pierre Roy, directeur des affaires relatives à la réglementation, et par M. Dale Vance, directeur des services à la clientèle, Inuvik

M. Gray a fait un historique des activités de PWA dans le Nord. La compagnie a commencé à offrir des services à taux unitaires en 1951. Elle utilise des avions à réaction depuis 1969. Aujourd'hui, ses appareils effectuent plus de 7 000 heures de vol et parcourent plus de 3,1 millions de milles (2,6 millions de milles en vols réguliers et 0,5 million de milles en vols nolisés) par an. La compagnie dépense annuellement environ 5 millions de dollars dans les Territoires. Les 57 employés qui vivent dans le Nord représentent quant à eux une demande annuelle de biens et de services d'environ 3,4 millions de dollars. Compte tenu de l'effet multiplicateur de ces dépenses, les activités de la compagnie entraînent donc des retombées importantes pour l'économie locale.

Pacific Western offre des vols en B-737 à destination de neuf localités des Territoires. Bien que le trafic soit faible, la compagnie réussit à maintenir des fréquences raisonnables en desservant plusieurs localités et en combinant le transport des passagers à celui des marchandises. En 1983, on a transporté, en service régulier, plus de 164 000 passagers et plus de 15 millions de livres de fret en provenance ou à destination des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, ou entre différentes localités de ces territoires. Dans les vols à destination des Territoires, le fret et les passagers représentent respectivement 30 % et 70 % de l'emport (en poids et en valeur). Le transport des marchandises se fait surtout à sens unique.

M. Gray considère que, de façon générale, le système de règlementation en vigueur, qui permet une concurrence contrôlée sans subvention, est adéquat et qu'il a bien servi le Nord. Pour beaucoup de résidents des régions du Nord, la fréquence des vols est un des aspects les plus importants du transport aérien, mais une fréquence élevée ne peut être maintenue que si le trafic ne diminue pas. PWA préconise donc le maintien des dispositions relatives à la protection des routes ainsi qu'une concurrence contrôlée déterminées d'après le critère de la nécessité et de la commodité publiques.

M. Gray a ensuite présenté un document, afin de démontrer que les tarifs de classe économique et les tarifs d'excursion que PWA offrait dans le Nord se comparaient favorablement à ceux des autres régions. Il a affirmé que les tarifs s'appliquant au transport des marchandises pourraient faire l'objet de comparaisons similaires. Il a fait remarquer que le tarif de classe économique que PWA fait payer pour le trajet Inuvik - Norman Wells (une distance de 276 milles), 36,9 cents par passager-mille, se compare très favorablement avec le

tarif de classe économique de 43,8 cents par passager-mille imposé par Air Canada pour le trajet Ottawa - Toronto, qui représente à peu près la même distance. PWA fait payer 26,5 cents par passager-mille entre Edmonton et Inuvik, alors que Nordair demande 31,1 cents par passager-mille pour une distance équivalente entre Frobisher Bay et Montréal. Ces tarifs intéressants sont par ailleurs offerts malgré le fait que les coûts d'exploitation soient plus élevés dans le Nord. M. Gray a mentionné certaines des causes de cette différence de coût.

1. Dans l'ensemble de son réseau, le carburant représente 21 % des frais d'exploitation de PWA, mais cela s'élève à 26 % dans les régions du Nord.

2. Les coûts reliés à divers services (stations, communications, etc.) sont aussi plus élevés dans le Nord que dans le Sud.

3. La faiblesse du trafic réduit la rentabilité des vols.

4. Le fait de transporter à la fois des passagers et du fret entraîne certains coûts. Les avions mixtes coûtent 9 % de plus que les modèles standard prévus pour le transport des passagers.

5. Comme le fret circule surtout à sens unique (du sud au nord), les avions à destination du Sud ne sont souvent pas utilisés à pleine capacité.

6. Le fait de devoir atterrir sur le genre de pistes que l'on retrouve dans les régions du Nord, et notamment sur des pistes de gravier, fait augmenter les coûts d'entretien des avions.

Afin d'illustrer le problème que pose le fait d'effectuer des vols réguliers sur des routes à faible densité, M. Gray a donné certains chiffres concernant la route reliant Edmonton, Fort Smith, Hay River, Yellowknife, Norman Wells et Inuvik; sur cette route, en 1983, le coefficient d'occupation n'était que de 26 % (même s'il atteignait 71 % pour le segment Edmonton - Fort Smith).

M. Gray a présenté un autre document, où on compare les tarifs aériens offerts aux États-Unis à ceux qu'on doit payer pour des vols effectués sur des routes de différentes longueurs et pour des trafics d'intensités différentes, dans le Sud et le Nord du Canada. Il considère que cela prouve que les tarifs de classe économique et les tarifs d'excursion réguliers que PWA offre dans le Nord se comparent favorablement avec les tarifs aériens imposés aux États-Unis sur des routes similaires, y compris celles où il y a plusieurs transporteurs. Il croit que

des comparaisons semblables pourraient être faites au sujet des tarifs imposés pour le transport du fret.

En décrivant l'éventail des rabais offerts par PWA dans le Nord, M. Gray a signalé que depuis février 1979 sa compagnie offrait des tarifs d'excursion réduits de 35 % (tarifs de classe B) pour les vols effectués sur toutes les routes. Dans le cas des vols effectués dans les Territoires du Nord-Ouest, des tarifs de classe B s'appliquent à entre 10 % et 15 % des places (ces places n'étant cependant pas toutes vendues). Le niveau des rabais offerts dépend de la rentabilité et de la propension à voyager. Le tarif de classe B fait partie d'un programme de gestion des places en surplus conçu pour stimuler la demande tout en augmentant les recettes. Les faibles densités démographiques des régions du Nord réduisent toutefois les possibilités de ce genre de stimulation.

Pacific Western contribue activement au développement du tourisme canadien. La compagnie organise des voyages dans les régions qu'elle dessert. Elle participe et organise des séminaires au cours desquels les organisateurs de voyages apprennent comment concevoir et comment vendre leurs produits. Elle parraine aussi des voyages de familiarisation pour les agences de voyages et les médias.

M. Gray a conclu en disant que tous les tarifs offerts par Pacific Western s'appliquaient aussi aux localités du Nord qu'elle desservait, et que ces localités bénéficiaient en outre de services fiables et d'un accès direct à un système informatisé permettant de faire des réservations pour des vols à destination de tous les pays du monde.

En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Roy a déclaré que les tarifs de classe économique de Pacific Western étaient calculés d'après la formule suivante:

a) un tarif de base, s'appliquant aux premiers 100 milles;

b) un tarif au mille, s'appliquant du 101$^{e}$ au 200$^{e}$ mille;

c) un tarif au mille légèrement inférieur au précédent, s'appliquant du 201$^{e}$ au 300$^{e}$ mille; et

d) un tarif au mille légèrement inférieur au précédent, s'appliquant au-delà du 300$^{e}$ mille.

PWA applique cette méthode pour tous ses vols, sauf là où les grands transporteurs nationaux lui font concurrence (les tarifs sont alors ajustés à ceux des concurrents) et sur la route Air Bus Calgary - Edmonton, où le tarif est inférieur d'environ

21 % au tarif calculé selon la méthode. Bien que PWA offre un tarif relativement bas pour le trajet Vancouver - Whitehorse, elle ne considère pas qu'elle fait concurrence aux autres transporteurs qui offrent leurs services sur cette route, dans la mesure où elle n'y effectue pas de vol direct; le tarif qu'elle y fait payer correspond à celui que CP Air a fait enregistrer. La méthode de détermination des tarifs est basée sur les coûts totaux, pour l'ensemble du réseau de PWA. Les coûts élevés des services dans les régions du Nord sont donc répartis dans l'ensemble du réseau. Les tarifs imposés pour le transport des marchandises sont aussi calculés d'après une formule.

En réponse à d'autres questions de Mme Burnham, du Président et de M. Dan Holman, éditeur du journal The Inuvik Drum, M. Gray a fait les commentaires suivants:

1. Certains des aéroports des régions du Nord sont inadéquats à certains égards, mais cela ne cause pas beaucoup de problèmes à PWA.

2. Les restrictions existantes relatives aux tarifs réduits sont appropriées dans les régions du Nord.

3. En ce qui concerne la livraison du courrier à Inuvik, les Postes canadiennes ne confient à PWA que le courrier de première classe; le reste est transporté par camion. Il faut six jours pour apporter ce courrier à Inuvik par la route, alors que cela se fait en 24 heures par avion.

4. On s'occupe sans délai du transport des personnes nécessitant des soins médicaux urgents, même si cela oblige à refuser des passagers dont la réservation avait été confirmée.

5. Même l'abolition de toutes les taxes directes ne ferait pas diminuer le coût du transport aérien de façon significative.

M. Dan Holman, éditeur et propriétaire du journal The Inuvik Drum

M. Holman a commencé son intervention en déclarant que Pacific Western l'avait toujours bien servi. Cependant, depuis juin 1981, il doit payer 125 % de plus pour envoyer son journal à Inuvik, partiellement à cause d'un reclassement dans une catégorie supérieure de tarif. Il se demande si la concurrence qu'engendrerait la déréglementation permettrait à un homme d'affaires comme lui, qui recourt au transport aérien chaque semaine, tout au long de l'année, d'obtenir des tarifs plus intéressants. Il croit qu'un autre transporteur lui offrirait un meilleur prix. Le transport lui coûte actuellement 0,28 cents par exemplaire.

En réponse à des question de M. Wallis de PWA, M. Holman a convenu que le tarif qu'il payait actuellement lui garantissait que son journal arriverait à temps, et qu'il ne bénéficiait pas d'une telle garantie il y a trois ans. Il a dit à Mme Burnham qu'il était prêt à risquer qu'une concurrence accrue entraîne une réduction des services. Il a déclaré au commissaire Bourret qu'il avait étudié d'autres possibilités d'impression de son journal à d'autres endroits; il en est arrivé à la conclusion qu'il était préférable de continuer de l'imprimer près d'Edmonton, parce que PWA effectuait des vols quotidiens à partir de cette ville.

M. Thomas Zubko, directeur général, Aklavik Flying Service Ltd.

M. Zubko a affirmé qu'il y avait déjà suffisamment de concurrence dans les régions d'Inuvik et de Beaufort. Comme aucun des transporteurs qui desservent Inuvik ne bénéficie d'une protection de routes, les clients sont bien servis. Cependant, un accès illimité aux routes serait préjudiciable. À court terme, de nouveaux transporteurs enlèveraient une part de leur marché, et donc de leurs recettes, à ceux qui sont déjà établis, ce qui se traduirait tôt ou tard par des hausses de tarifs. Les nouveaux transporteurs auraient aussi des problèmes, dans la mesure où ils connaîtraient mal les clients et les conditions locales.

M. Zubko a suggéré de rendre un peu moins stricte la réglementation sur les tarifs, de façon qu'il soit plus facile pour un transporteur d'offrir des tarifs réduits pour certains services. Il a donné comme exemple la possibilité de permettre d'offrir des taux unitaires plutôt que des taux de vols nolisés pour des voyages organisés.

En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Zubko a fait les commentaires suivants:

1. On pourrait améliorer le système tarifaire en réduisant les délais de dépôt et en s'assurant que les enregistrements de tarifs relatifs à des programmes spéciaux n'ont pas d'effet sur les prix normaux.

2. Les vols affrétés avec réservation anticipée ne sont pas très utiles, en partie à cause du temps qu'il faut pour les faire approuver.

**THOMPSON (MANITOBA), LE MARDI 3 JUILLET**

M. Nazir Ahmad, maire de la municipalité de Flin Flon

M. Ahmad a souligné l'importance du transport aérien à Flin Flon en particulier et dans le nord du Manitoba en général.

Depuis 1975, la fréquence des vols effectués entre Flin Flon et Winnipeg n'a pas cessé de diminuer; en décembre 1983, il n'y avait plus que cinq vols par semaine, alors qu'il y en avait sept en 1975. La municipalité s'inquiète des effets de la déréglementation sur la stabilité et la continuité des services. On craint que la fréquence des vols ne soit réduite et que les services d'avions à réaction ne soient supprimés. Cette dernière éventualité entrainerait une détérioration de la qualité des services de transport aérien puisque les vols seraient alors plus longs et plus susceptibles d'être retardés par le mauvais temps.

Compte tenu de ce qui s'est produit aux États-Unis, M. Ahmad croit que la déréglementation ne permettrait pas à Flin Flon et aux autres localités du nord du Manitoba d'obtenir de meilleurs services à moindre coût. Aux États-Unis, seules les régions densément peuplées et les grandes villes ont bénéficié de tels avantages. M. Ahmad croit donc qu'il faut maintenir la réglementation pour s'asurer que les compagnies d'aviation répondent le mieux possible aux besoins du public partout au pays et non seulement dans les régions très peuplées.

S'il peut être opportun d'assouplir certains règlements, il en faut aussi d'autres pour s'assurer que:

a) les services respectent certaines normes de qualité minimales; à ce sujet, des règlements devraient notamment stipuler les conditions requises en ce qui concerne les dimensions des appareils, la capacité de voler par mauvais temps et la vitesse;

b) les tarifs soient équitables, c'est-à-dire qu'ils soient à peu près équivalents partout au pays, par rapport à la distance parcourue; cela pourrait nécessiter des subventions; et

c) les services de transport aérien ne subsissent pas d'interruptions.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Ahmad a indiqué que cinq vols hebdomadaires à destination de Flin Flon constituaient un minimum acceptable. La ville accepterait que les services actuellement assurés par des avions à réaction le soient par des avions à hélices, à condition qu'il y ait plus de vols, que les nouveaux appareils puissent bien voler par mauvais temps et que la durée des voyages ne soit pas trop allongée. M. Ahmad était toutefois persuadé que cela ne serait pas possible en cas de déréglementation.

En réponse à une question du commissaire Chapman, M. Ahmad a souligné l'importance de la qualité des services de transport aérien lorsqu'on tente de convaincre des gens de s'installer dans des localités éloignées du Nord. Une bonne

autoroute relie Flin Flon à Winnipeg, mais il faut environ 11 heures pour faire le trajet, alors qu'il suffit d'une heure et dix en avion.

Le commissaire Bourret a fait remarquer que Flin Flon se trouvait juste au sud de la ligne de démarcation séparant les zones réglementée et déréglementée définies par le ministre des Transports. M. Ahmad a affirmé que Flin Flon devrait plutôt être incluse dans la zone réglementée et a suggéré que la ligne de démarcation zigzague de façon que les localités se trouvant dans des situations similaires soient traitées de façon équivalente.

M. Bruce Unfried, maire de la municipalité de The Pas

M. Unfried a commencé son intervention en indiquant que sa municipalité partageait beaucoup des préoccupations de Flin Flon; les deux localités ne sont qu'à 140 kilomètres l'une de l'autre. À court terme, il est probable que la déréglementation entraîne une concurrence accrue, dans la mesure où les petites compagnies d'aviation se disputeront le marché, mais les conséquences à plus long terme demeurent incertaines. M. Unfried a cité en exemple le cas d'un transporteur basé à Swan River qui avait commencé l'année dernière à effectuer des vols entre Flin Flon, The Pas, Swan River, Dauphin et Winnipeg et qui venait d'abandonner ses activités. Le conseil municipal de The Pas se demande comment on mesurera les effets de la déréglementation sur les localités touchées et comment on s'y prendra pour assurer le maintien de services de transport aérien d'une qualité raisonnable. Tout service d'une qualité inférieure à celui qui est actuellement assuré par les avions à réaction de PWA serait inacceptable.

M. Unfried a indiqué que les habitants de sa localité avaient de la difficulté à se faire une idée des effets qu'aurait la déréglementation. L'expérience vécue aux États-Unis porte à croire qu'une telle mesure serait suivie, dans un premier temps, d'une augmentation du nombre de transporteurs aériens, qui offriraient plus de vols à des prix légèrement inférieurs, et, ensuite, d'un processus d'élimination qui réduirait le nombre des transporteurs et ferait éventuellement disparaître les services d'avions à réaction. Le seul avantage prévisible de la déréglementation serait la possibilité d'obtenir des rabais au volume pour le programme de transport des patients dans le Nord.

M. Unfried a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, que la déréglementation, si elle était appliquée, devrait l'être par étapes, de façon qu'il soit possible d'en mesurer les effets. Il a aussi affirmé que les localités du nord du Manitoba sont trop petites pour justifier qu'il y ait plus d'un transporteur par route. En ce qui concerne les petits transporteurs, l'expérience récente est plutôt négative et M. Unfried n'échangerait pas le service d'avion à réaction offert

par PWA six jours par semaine pour un service d'avion à turbopropulseurs, même s'il y avait deux vols par jour. Les résidents sont d'ailleurs entièrement satisfaits des services de PWA.

M. Jerry Storie, ministre des Affaires du nord du Manitoba, assisté par M. Dennis Schaefer, responsable de la Direction de la politique des transports, province du Manitoba

Le gouvernement du Manitoba est partagé face à la nouvelle politique aérienne du Canada qui a été annoncée en mai. Il réservera sa position jusqu'à ce que certaines incertitudes soient levées et que des programmes d'action aient été élaborés. M. Storie a indiqué que son gouvernement appréciait le fait qu'on ait tenu compte, lors de l'élaboration de cette nouvelle politique, de ses recommandations relatives à la définition du "Nord", à la simplification des procédures du Comité des transports aériens et au contrôle des limites supérieures des tarifs aériens. Il s'inquiète cependant de ce que les localités de The Pas et de Flin Flon soient maintenant dans la zone libéralisée. À ce sujet, il prévoit demander que l'on modifie la ligne de démarcation de façon à ce qu'elle traverse le Manitoba entre le 50e parallèle, à la frontière ontarienne, et le 53e, à la frontière de la Saskatchewan.

M. Storie a aussi fait les remarques suivantes:

1. Le gouvernement du Manitoba craint que la déréglementation n'entraîne la suppression des services d'avion à réaction actuellement offerts à Brandon, The Pas, Gillam, Thompson, Flin Flon, Lynn Lake et Churchill; il est fermement opposé à toute réduction de ces services.

2. Il faudrait modifier la réglementation de façon à aider les transporteurs locaux à fournir des services essentiels aux localités des régions éloignées et du Nord.

3. Les réductions de tarifs devraient s'appliquer partout, de façon qu'il n'y ait pas de discrimination et que les voyageurs du Nord n'aient pas à payer des tarifs plus élevés pour compenser les réductions accordées à ceux du Sud.

4. La concurrence à elle seule ne suffit pas à assurer des services peu coûteux, fiables et sûrs, surtout dans des marchés restreints comme ceux du nord du Manitoba.

5. Il faudrait subventionner, directement ou indirectement, tous les modes de transport, autant pour permettre l'accès aux marchés que pour

stimuler le développement économique régional. Le gouvernement du Manitoba aide depuis plusieurs années l'industrie du transport aérien à répondre aux besoins des collectivités et à réduire ses tarifs. Il a notamment construit 35 pistes d'atterrissage dans des localités éloignées et du Nord. C'est aussi le gouvernement provincial qui paie la majeure partie des coûts d'exploitation et d'entretien de ces installations. Quant au gouvernement fédéral, il a construit des aéroports dans six localités du Manitoba et a fourni des aides à la navigation aux centres importants.

6. Malgré cette aide, de nombreux transporteurs locaux éprouvent des difficultés financières et les habitants des localités isolées du Nord paient toujours des tarifs trop élevés. Cela semble indiquer que de nouvelles politiques et de nouvelles mesures d'aide sont necessaires. Tant et aussi longtemps que les gouvernements subventionneront le transport aérien, ils devront maintenir une réglementation qui permette de protéger l'intérêt public.

7. Le gouvernement du Manitoba appuie l'intention du gouvernement fédéral de mettre sur pied des projets pilotes de services locaux (après consultation des populations et des transporteurs concernés). Il faudrait aussi étudier la possibilité d'aider financièrement les transporteurs locaux à obtenir de nouveaux appareils, plus efficaces.

8. On devrait continuer d'appliquer le critère du "caractère juste et raisonnable" au système actuel de détermination des tarifs aériens. Le CTA devrait aussi fixer des niveaux de rabais maxima, en se basant sur les coûts supplémentaires.

9. La protection des routes est une condition nécessaire au maintien et au développement de services à taux unitaires sûrs et fiables dans les localités éloignées et du Nord, mais il faudrait aussi encourager la concurrence entre les entreprises de services aériens d'affrètement, là où cela est possible.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Storie a suggéré que le financement par le gouvernement fédéral de travaux d'amélioration et d'agrandissement de pistes d'atterrissage et de programmes d'achat d'aides à la navigation réduirait les coûts d'exploitation des transporteurs en leur permettant de se servir d'avions plus efficaces et d'en prolonger la durée en service.

Il a aussi indiqué que les petites localités étaient particulièrement soucieuses de conserver les services d'avions à réaction parce qu'elles croyaient qu'ils jouaient un rôle important dans leur développement. M. Storie est d'avis que le gouvernement provincial devrait contrôler la qualité des services fournis dans le Nord mais de façon non officielle.

M. Schaefer a déclaré au commissaire Chapman qu'il y avait eu des discussions entre les gouvernements du Manitoba et de la Saskatchewan au sujet de la ligne de démarcation séparant les zones réglementée et déréglementée. La Saskatchewan n'a pas d'objection à ce que la ligne traverse le territoire de la province entre le 53e parallèle, à la frontière manitobaine, et le 55e, à la frontière albertaine. M. Storie a aussi déclaré au commissaire Bourret que le Manitoba était prêt à faire beaucoup de compromis au sujet de l'emplacement de cette ligne, puisque, quel que soit le tracé choisi, il sera nécessairement arbitraire. Il a suggéré que l'on consulte les populations de toutes les localités situées à proximité du tracé considéré avant de prendre une décision finale à ce sujet.

M. Rod Murphy, député de Churchill au Parlement

M. Murphy considère qu'il ne s'agit pas de choisir entre la réglementation et la déréglementation, mais plutôt de trouver un équilibre adéquat entre les deux systèmes. Dans l'ensemble, la plupart des habitants du Nord préfèrent le système actuel à celui qui est proposé pour le Sud. Même avec la réglementation, plusieurs transporteurs aériens du Manitoba (notamment dans l'est) ont dû abandonner leurs activités, entraînant ainsi une réduction au moins temporaire des services. Il n'y a pas de solution simple aux problèmes du transport aérien dans le Nord. M. Murphy est cependant d'accord avec certaines des opinions du gouvernement de la province, notamment en ce qui concerne les avantages qu'il y aurait à subventionner directement certains transporteurs et à améliorer certaines pistes d'atterrissage.

Il s est demandé si la déréglementation dans le Sud, en permettant à certains transporteurs de prendre de l'expansion, ne pourrait pas avoir des conséquences négatives dans le Nord. À ce sujet, il a rappelé les réductions de services qu'ont subies certaines localités du Manitoba lorsque PWA a fait l'acquisition de Transair. Aux États-Unis, la déréglementation a entraîné une importante réduction des services dans de nombreuses villes du Dakota du Nord, du Dakota du Sud et du Minnesota, malgré les subventions gouvernementales qui étaient offertes aux petites localités.

Tout en se disant favorable à un système de tarifs réduits s'appliquant à l'ensemble des réseaux de transport aérien, M. Murphy a dit craindre que cela ne soit très difficile à réaliser sans une réglementation gouvernementale. Toutes les

recommandations du CTA devraient viser à assurer de meilleurs services aux habitants du Nord, à permettre une certaine concurrence entre les transporteurs et à encourager les réductions de tarifs.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Murphy a indiqué qu'il aimerait qu'on rationalise le système de réglementation, notamment pour accélérer l'étude des demandes de permis. Il aimerait aussi qu'on offre plus de services d'affrètement à certaines localités, à condition que cela n'affecte pas les services réguliers. Le tracé de la ligne de démarcation qui sépare les zones réglementée et déréglementée lui paraît très arbitraire: il place Thompson, qui est la troisième plus grande ville de la province, au nord, et laisse au sud des agglomérations plus petites, comme Flin Flon ou The Pas. M. Murphy croit que le 53e parallèle serait une bonne solution de rechange.

M. Charles Mortimer, directeur général de Norman Regional Development Corporation assisté par M. Mike Babulic, membre du conseil d'administration

La Norman Regional Development Corporation est une organisation sans caractère politique qui regroupe toutes les municipalités manitobaines situées au nord du 53e parallèle, sauf une, ainsi que les principales entreprises de la région, les deux conseils tribaux indiens, la fédération des Métis du Manitoba et l'organisme "Tourism Manitoba north of 53". La Fédération du travail du Manitoba participe aussi à ses activités. La corporation est financée par ses membres et par les gouvernements provincial et fédéral. Elle est favorable à l'expansion des services de transport aérien dans le nord du Manitoba ainsi qu'à un accroissement de la concurrence. Elle s'inquiète toutefois de la fragilité des services à taux unitaires, aussi bien en ce qui concerne les routes reliant entre elles les localités du nord du Manitoba que celles qui les relient à l'extérieur de la région. Les questions suivantes ont aussi été abordées dans le mémoire que M. Mortimer a lu.

1. La réglementation et la déréglementation sont des questions complexes et difficiles à analyser. Des gestes précipités pourraient avoir des conséquences très dommageables pour les populations du nord du Manitoba.

2. Puisque les tarifs élevés dissuadent les gens d'utiliser l'avion, on devrait chercher à les réduire le plus possible. Il faudrait donc encourager la mise sur pied de programmes de primes, de tarifs réduits et de tarifs spéciaux pour les personnes voyageant fréquement.

3. Il faut assurer des services fiables et sûrs. Idéalement, chaque localité devrait être desservie deux fois par jour par des avions permettant des liens directs vers d'autres localités.

4. Il devrait être plus facile d'obtenir des tarifs spéciaux pour raisons exceptionnelles (raison de famille, urgence, etc.); une déclaration statutaire du client devrait constituer une preuve suffisante.

5. On devrait laisser plus de liberté en matière d'établissement des prix. Les transporteurs devraient avoir le droit de négocier avec leurs clients des tarifs spéciaux pour les groupes ou pour les envois non prioritaires, à condition d'offrir à leurs autres clients les tarifs et les conditions résultant de ces négociations.

6. Il se peut que la distinction entre voyage "discrétionnaire" et "non discrétionnaire" ne soit pas valable dans le Nord, dans la mesure où le coût élevé du transport aérien fait que les gens prennent l'avion pour diverses raisons à la fois.

Après avoir terminé la lecture du mémoire, M. Babulic a fait remarquer que les populations du Nord appréciaient particulièrement les services d'avion à réaction parce qu'ils permettent aux voyageurs de faire des allers retours dans une même journée tout en leur laissant plusieurs heures libres pour vaquer à leurs occupations. Il a aussi dit croire que les avions à réaction permettaient aux transporteurs d'offrir de meilleurs services parce qu'ils pouvaient être utilisés de façon plus profitable que les avions plus petits pendant les périodes creuses.

M. Mortimer a dit à Mme Burnham, avocate de la Commission, que sa corporation pourrait aider à contrôler la qualité des services de transport aérien dans le Nord. Comme il est extrêmement important de maintenir des services réguliers, M. Babulic a suggéré qu'on n'autorise pas les services d'affrètement lorsqu'ils ne font qu'"écrémer" le marché et priver les transporteurs à taux unitaires d'une partie de leur clientèle.

<u>M. Adrian De Groot, président de la Commission industrielle de Thompson, assisté par M. Doug McEwen, secrétaire</u>

La Commission industrielle de Thompson se consacre surtout au développement des infrastructures de transport routier, maritime et aérien. En ce qui concerne la réglementation du transport aérien, elle reconnaît la nécessité d'établir une ligne de démarcation temporaire entre le Nord et le Sud, mais croit aussi que ce système devrait être remplacé le

plus tôt possible par une politique prévoyant différents niveaux de réglementation selon les types de routes et de centres. Les membres de la Commission ont largement commenté le rapport provisoire sur la déréglementation présenté par le CTA au début de mai.

1. Il faudrait revoir les distinctions actuelles entre compagnies d'aviation régionales et locales. Il serait notamment utile de faire une distinction entre les transporteurs régionaux selon qu'ils effectuent des vols entre des centres nationaux et des centres régionaux ou entre des centres régionaux et des centres locaux ou des localités éloignées. Il faudrait aussi définir des critères précisant comment un transporteur local peut devenir un petit transporteur régional et comment un petit transporteur régional peut devenir un grand transporteur régional. Le maximum de protection devrait être accordé aux petits transporteurs locaux reliant des localités éloignées.

2. Il faudrait soigneusement contrôler la concurrence que font les entreprises de transport nolisé aux transporteurs à taux unitaires, de façon à assurer la stabilité de ces derniers.

3. Il faudrait limiter l'utilisation par les transporteurs aériens locaux d'avions des groupes de poids D et E pour effectuer des vols entre des centres nationaux et des localités éloignées, de façon à encourager le développement de centres régionaux dynamiques en matière de transport aérien.

4. On devrait offrir plus de places à rabais pour les vols reliant Thompson et Winnipeg.

5. En ce qui concerne les subventions s'appliquant aux tarifs aériens, le CTA devrait comparer les différences de coûts existant entre le Nord et le Sud d'une part et entre l'Est et l'Ouest (dans le Sud) d'autre part.

6. Il faudrait trouver un moyen d'offrir des tarifs plus bas aux personnes qui doivent prendre l'avion pour des raisons de famille ou en cas d'urgence.

7. Il faudrait inciter les transporteurs à accorder plus d'attention aux besoins des personnes handicapées, tout en tenant compte des limites imposées par le matériel et les installations disponibles.

En conclusion, la Commission industrielle de Thompson a présenté les recommandations suivantes:

1. En ce qui concerne la détermination des aspects de la réglementation qui devraient être assouplies dans les centres régionaux et dans les localités éloignées, le CTA devrait tenir compte de l'importance de la stabilité des marchés pour des transporteurs qui ne peuvent pas bénéficier des économies d'échelle qui sont possibles dans le Sud.

2. Tout en évitant de laisser se développer une concurrence débridée, il faudrait tenter d'accroître la concurrence là où il est possible de le faire.

3. Lorsqu'une localité dépend du transport aérien, qu'il n'est pas approprié d'y accroître la concurrence et que les coût élevés du transport sont clairement dus à l'éloignement et au manque de passagers, on devrait considérer la possibilité de subventionner les tarifs.

M. Robert Kerr, Service du trafic et des communications, Cullaton Lake Gold Mines Limited

Cullaton Lake Gold Mines utilise beaucoup les services d'avions nolisés entre Thompson, Churchill, Rankin Inlet, plusieurs localités du Keewatin et Cullaton Lake, dans les Territoires du Nord-Ouest. M. Kerr a souligné que l'entretien de l'aéroport de Cullaton Lake coûtait environ 650 000 $ par an. Il s'agit d'une piste d'urgence tous temps dont peuvent se servir tous les avions se trouvant dans la région. Il a recommandé que le gouvernement fédéral aide à payer les coûts d'exploitation et d'entretien de l'aéroport de Cullaton Lake ainsi que ceux d'autres pistes d'atterrissage utilisées à des fins similaires.

M. Kerr a aussi fait les commentaires suivants:

1. Sa compagnie a souvent subi d'importants retards lorsqu'elle a voulu noliser un avion Hercules pour transporter de très grosses cargaisons; il lui est même déjà arrivé de devoir attendre plus d'un mois. Cela est notamment dû au fait qu'il n'y a au Canada qu'un Hercules qui soit disponible pour affrètement. La compagnie aimerait donc pouvoir noliser des appareils étrangers lorsqu'elle en a besoin.

2. Lorsque la compagnie nolise un avion HS-748, elle doit payer une taxe sur le transport aérien qui est calculée d'après le nombre de passagers que l'appareil transporte. Comme le coût du carburant

est inclus dans le coût de l'affrètement et que des taxes sont incluses dans ce coût du carburant, la taxe sur le transport aérien est une "taxe sur une taxe".

3. Étant donné que les revenus provenant de la taxe sur le transport aérien servent théoriquement à améliorer et à entretenir les aéroports commerciaux et que Cullaton Lake Gold Mines assure l'entretien de ses pistes d'atterrissage et de son matériel et fournit des informations sur les conditions météorologiques sans qu'il en coût rien au gouvernement, la compagnie ne devrait avoir à payer que 50 % de la taxe.

M. Kenneth Gray, vice-président, région centrale, Pacific Western Ailines, assisté par M. Pierre Roy, directeur des Affaires relatives à la réglementation, et par M. Doug Holloway, directeur des Services à la clientèle, Thompson

M. Gray a résumé l'histoire des activités de PWA dans le nord du Manitoba. La compagnie a commencé à offrir des services réguliers au début des années cinquante. Elle dessert Thompson depuis 1961 et utilise des avions à réaction dans la région depuis 1970. Ses services réguliers dans le nord du Manitoba représentent actuellement quelque 22 000 heures de vol, soit 4,6 % de l'ensemble des activités de transport aérien à taux unitaires. Cela est cependant inférieur aux niveaux records de 1980 et 1981, la réduction étant due à l'affaiblissement de la demande, qui a été particulièrement marqué dans le cas de l'industrie minière. En 1983, 95 300 passagers (5 % de moins qu'en 1982) ont utilisé les services de transport à taux unitaires de la compagnie.

PWA parvient à offrir des services d'une fréquence relativement élevée en desservant plusieurs localités pendant chaque vol, ce qui permet de compenser la faiblesse de la demande dans chacune des localités. Bien que les différents segments considérés individuellement ne permettent pas d'atteindre des coefficients d'occupation suffisants, ils constituent ensemble un marché assez important pour assurer la viabilité du service.

M. Gray a présenté un tableau montrant que les tarifs de classe économique et que les tarifs d'excursion offerts pendant toute l'année par PWA dans le nord du Manitoba se comparaient avantageusement aux tarifs en vigueur ailleurs au Canada. Les tarifs sont calculés à l'aide d'une formule qui s'applique dans tout le réseau de la compagnie. M. Gray a cité des exemples similaires à ceux qui avaient été présentés lors de l'audience d'Inuvik pour démontrer que les tarifs de sa compagnie étaient équivalents à ceux qui s'appliquent à des distances comparables dans les marchés plus importants du sud du Canada. Ils sont aussi équivalents ou inférieurs aux tarifs en vigueur

aux États-Unis pour des distances comparables. Dans le nord du Manitoba, PWA offre des rabais de 35 % (tarifs de classe B) sur ses tarifs d'excursion s'appliquant toute l'année. Des tarifs réduits sont aussi accordés aux familles, aux personnes âgées, aux jeunes, aux enfants et aux groupes. Depuis février 1979, des places de classe B sont offertes dans le cadre d'un programme d'inventaire contrôlé s'appliquant dans tout le réseau de la compagnie. Dans le cas des vols effectués dans le nord du Manitoba, cela représente 21 % des places. On ne réussit toutefois pas à louer toutes les places auxquelles ce programme s'applique.

PWA calcule ses tarifs normaux de classe économique d'après une formule conçue de façon à stimuler la demande et à contribuer aux recettes. Ces mesures de stimulation atteignent cependant rapidement leurs limites; ainsi, à Thompson, où ne vivent que 13 000 personnes, il y a déjà chaque année 41 000 passagers qui sont embarqués ou débarqués.

Pacific Western a pour politique d'encourager le développement de l'industrie touristique, notamment parce que cela est essentiel à l'augmentation du trafic, mais aussi parce que la compagnie considère que cela fait partie de ses responsabilités à l'égard des localités qu'elle dessert. La compagnie croit que les localités du Nord bénéficient de leur intégration à un grand réseau de routes aériennes puisque cela leur permet de profiter de différents types de tarifs, de meilleurs services et de meilleures communications.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Gray a confirmé qu'un pourcentage important de places de classe B demeuraient inutilisées. Il a concilié cette information avec ce qu'avait dit plus tôt M. De Groot au sujet d'un manque de places à tarifs réduits entre Thompson et Winnipeg, en expliquant que les besoins variaient selon les jours et selon les périodes de la journée. Comme les tarifs de classe B sont offerts dans le cadre d'un programme de gestion des places en surplus, il y en a moins pendant les périodes de pointe que pendant les périodes creuses. En 1985, sur des revenus de douze millions de dollars réalisés dans le nord du Manitoba, le fret n'a produit que 800 000 $. La même année, le coefficient moyen d'occupation a été de 52,3 % dans cette région alors qu'il atteignait 52,4 % pour l'ensemble du réseau de la compagnie.

M. Gray a informé le Président que sa compagnie utilisait la même formule que dans le Sud pour établir les tarifs qu'elle appliquait dans le Nord, et cela malgré les coûts plus élevés de la main-d'oeuvre, du matériel et du carburant et la rentabilité inférieure résultant de la faible fréquence des vols.

M. Joseph Barnsley, conseiller de Calm Air, assisté par M. Garry Beaurivage, directeur de l'exploitation

M. Barnsley a versé au dossier les données du recensement de 1981 concernant les populations des localités desservies par Calm Air; la plupart ont moins de 500 habitants. Presque tous ces endroits sont desservis par des Twin Otter. Il a souligné l'importance des pistes d'atterrissage dans les petites localités du Nord; le gel à l'automne et le dégel au printemps isolent les villages qui sont dépourvus de piste. L'amélioration du matériel serait la meilleure façon d'utiliser d'éventuelles subventions.

M. Barney Lamm, président de Nunasi Central Airlines

M. Lamm a indiqué que Nunasi Central Airlines avait adopté la même position que beaucoup d'autres transporteurs. La compagnie n'est pas favorable à une déréglementation totale et croit plutôt qu'il ne faudrait apporter que quelques modifications aux règlements. À titre d'exemple, on devrait rendre plus faciles les procédures de demande de permis, entre autres en réduisant les délais. Il faudrait aussi établir des mesures visant à une certaine égalisation des tarifs.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Lamm a dit appuyer l'idée de réunir les groupes de poids A, B et C en un seul, surtout dans le cas des deux premiers. Il croit que cela simplifierait beaucoup les choses, autant pour les transporteurs que pour la CCT.

**SIOUX LOOKOUT (ONTARIO), LE MERCREDI 4 JUILLET**

John E. Parry, candidat du Nouveau Parti démocratique dans la circonscription de Kenora/Rainy River

M. Parry a décrit les importantes améliorations qui ont été apportées à l'aéroport de Sioux Lookout au cours de la dernière décennie. Pendant cette période, les services aériens réguliers ont connu une expansion considérable, à Sioux Lookout comme ailleurs dans la région de Kenora/Rainy River. M. Parry en conclut que le gouvernement fédéral a bien fait d'inclure ces localités dans la zone où la réglementation sera maintenue. Les populations concernées auront ainsi le temps de voir ce qui se produit ailleurs au pays avant de décider s'il serait plus avantageux pour leurs localités d'être incluses dans la zone réglementée ou dans la zone déréglementée.

M. Parry est d'avis que les aspects les plus importants du transport aérien, pour les habitants de la région de Kenora/Rainy River, sont la sécurité et la commodité des horaires (notamment en ce qui concerne les correspondances), et non pas le niveau des tarifs. À ces deux points de vue, sécurité et

commodité, les services des transporteurs réguliers sont actuellement adéquats. Quelques améliorations ont été apportées au matériel au cours des dernières années. Les horaires sont généralement bien conçus et permettent de bonnes correspondances. Il arrive cependant encore que certains services d'affrètement posent des problèmes.

Pendant les derniers dix ans, le remplacement des services d'affrètement par des services réguliers a permis de réduire le coût du transport des passagers, non seulement en termes réels mais probablement aussi en termes nominaux. Quant au coût du transport des marchandises, il a augmenté en termes nominaux, mais a probablement diminué en termes réels grâce à l'utilisation de plus gros appareils. Dans le passé, les transporteurs locaux avaient de la difficulté à faire face à la concurrence de norOntair et de Nordair; il était alors plus économique d'aller par la route à Dryden et d'y prendre un avion pour Thunder Bay que d'aller directement par avion de Sioux Lookout à Thunder Bay. Depuis la réduction récente des subventions du gouvernement provincial à norOntair et l'augmentation des tarifs sur les grandes lignes, les tarifs aériens en vigueur dans la région sont devenus plus acceptables, ce qui a permis aux transporteurs locaux de mieux affronter la concurrence. La seule critique que M. Parry a faite au sujet des tarifs concernait la difficulté d'obtenir certains tarifs réduits. Il a aussi suggéré que les transporteurs aériens locaux étudient la possibilité d'offrir des remises au comptant.

La réglementation et les mesures de protection des routes ont généralement eu des effets positifs dans la région, par exemple en empêchant des pratiques trop dures en matière de fixation des prix. M. Parry ne savait cependant pas très bien à quoi servent les taxes de positionnement.

M. Parry a suggéré que les subventions qui sont offertes aux localités des Territoires du Nord-Ouest le soient aussi aux localités de la région de Kenora/Rainy River, particulièrement à celles qui ne sont accessibles que par voie aérienne.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Parry a déclaré que le manque de places à tarif réduit n'était pas un problème important, mais que les compagnies d'aviations pourraient quand même réduire les inconvénients que cela peut causer à leurs clients en les informant du nombre de places disponibles. Pour la plupart des destinations, les transporteurs locaux offrent des rabais sur les billets de retour et des tarifs réduits pour les voyageurs sans garantie et les personnes âgées.

M. William Deluce, vice-président exécutif, Austin Airways Limited

M. Deluce a résumé l'histoire et a décrit les activités actuelles d'Austin Airways. La compagnie offre ses services au Canada depuis 50 ans, ce qui en fait le transporteur aérien ayant été actif sans interruption depuis le plus longtemps au pays. Elle offre maintenant des services de classe 2 dans environ 30 localités du nord du Québec et de l'Ontario. Parmi ses 350 employés, 50 sont des autochtones originaires du nord du Québec et de l'Ontario. La compagnie utilise différents types d'appareils, des bimoteurs légers aux HS-748. Sa base principale est située à Timmins, mais elle possède aussi des installations importantes à Thunder Bay et à Pickle Lake.

Dans le nord de l'Ontario, Austin Airways dessert surtout des localités où l'avion est le seul moyen de transport qui soit disponible tout au long de l'année. Ces villages éloignés ont entre 200 à 1 500 habitants (généralement entre 400 et 600). Le fret et les passagers représentent respectivement 60 % et 40 % du trafic. La plus grande partie du transport se fait par services réguliers. Environ 90 % des services à taux unitaires sont de type "linéaire". La compagnie préfère cette méthode à celle de la "plaque tournante" parce qu'elle lui permet d'offrir plus de vols à chacune des localités desservies. Les coefficients d'occupation sont généralement plus élevés sur les tronçons des routes qui sont les plus au sud. Depuis le début des années soixante-dix, les installations aéroportuaires du nord de l'Ontario ont été considérablement améliorées, grâce à un programme du gouvernement provincial destiné aux aéroports des régions éloignées. Cela a permis à Austin Airways d'améliorer ses avions et ses services.

Entre février 1980 et 1984, le prix moyen du carburant a augmenté de 98 % dans le nord de l'Ontario. Le carburant représente maintenant 30 % des coûts d'Austin. Le prix varie de 2,91 $ le gallon à Toronto à 6,41 $ à Winisk (où le carburant doit être transporté par avion). Entre juin 1980 et juin 1984, Austin a augmenté ses tarifs de 51 % en moyenne. À titre de comparaison, pendant la même période, Air Canada a augmenté les siens de 60 % pour le trajet Timmins - Toronto.

Bien que le coût du transport des marchandises soit élevé dans le Nord, il ne représente qu'une partie de l'écart entre les prix payés dans le Nord et le Sud pour des produits comme les articles d'épicerie. M. Deluce a donné l'exemple d'un sac de 10 kilos de farine, qui se vendait au détail 17 $ à Trout Lake, contre 7 $ à Sioux Lookout; dans ce cas précis, le coût du transport ne représentait pourtant que 3 $. Chaque fois qu'Austin Airways a pu utiliser une piste d'atterrissage dans une localité auparavant desservie par hydravion, elle a pu considérablement réduire ses tarifs de fret en se servant de plus gros appareils.

En plus des tarifs de classe économique normaux, Austin offre des tarifs réduits de 25 % pour les enfants, les jeunes et les personnes âgées ainsi que des tarifs d'excursion aller retour. Il n'y a aucune restriction quant au nombre de places auxquelles peuvent s'appliquer les tarifs d'excursion, ni aucune limite de temps. De 40 % à 70 % des passagers (selon les routes) profitent de ces rabais. En plus du tarif de base qui s'applique au fret, la compagnie offre des rabais pour les cargaisons en vrac.

M. Deluce s'est dit heureux de constater que le ministre des Transports avait tenu compte des différences existant entre le Nord et le Sud lorsqu'il avait défini la zone où la réglementation libéralisée serait appliquée. Comme ils n'ont pas beaucoup de passagers, les transporteurs du Nord doivent combiner le transport des marchandises à celui des personnes pour pouvoir maintenir à des niveaux raisonnables la fréquence de leurs vols. Tout en se disant favorable au maintien de la réglementation dans le Nord, M. Deluce a recommandé qu'on en rationalise l'application, de façon à éviter les pertes de temps.

Austin Airways est favorable à l'établissement d'un système de justification des augmentations de tarifs. On devrait cependant permettre des écarts de prix entre les régions et éviter d'imposer des tarifs uniformes dans l'ensemble du pays. De même, une compagnie d'aviation devrait pourvoir réduire ses tarifs sur une route donnée sans être obligée de les réduire dans l'ensemble de son reseau.

M. Deluce a aussi fait les recommandations suivantes:

1. La taxe sur le transport des passagers devrait être abolie dans la zone réglementée. Comme elle ne s'applique qu'aux avions de plus de 12 500 livres, elle pénalise les compagnies comme Austin qui cherchent à améliorer la qualité de leurs services en faisant l'acquisition de HS-748. Si le gouvernement renonçait à percevoir cette taxe et d'autres droits (les frais d'atterrissage par exemple) dans la zone du nord, on n'aurait plus besoin de subventions, sauf pour le carburant.

2. Il faudrait créer un organisme chargé de contrôler la qualité des services de transport aérien dans la zone réglementée. Des représentants des consommateurs et des gouvernements fédéral et provinciaux devraient en être membres.

3. Il faudrait continuer d'améliorer les installations et les infrastructures du nord de l'Ontario, et notamment installer plus de systèmes d'aide à la

navigation et améliorer les sytèmes de prévisions météorologiques et de communications.

M. Deluce n'a pas pu dire à M. Parry si Austin Airways réalisait des profits grâce au transport du courrier. Il savait toutefois qu'entre 90 % et 95 % des produits alimentaires d'épicerie vendus dans le Nord étaient livrés par Postes Canada, pour le compte aussi bien de simples particuliers que de grands magasins de vente au détail.

M. Deluce a fait les commentaires suivants en réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission:

1. Austin Airways applique des normes de classe 2 à ses services de classe 3: elle publie un horaire de ses vols et le respecte, quelle que soit l'intensité du trafic.

2. Austin s'occupe d'une section du réseau de norOntair, entre Kapuskasing, Cochrane, Timmins et Sudbury. NorOntair offre d'excellents services de transport aérien aux localités qui sont aussi desservies par d'autres modes de transport, mais ne dessert pas les autres localités éloignées. C'est un bon exemple du rôle que le gouvernement peut jouer dans le domaine des transports, puisque beaucoup des services ainsi assurés ne pourraient pas l'être par l'entreprise privée.

3. D'une façon générale, les tarifs d'Austin sont établis à partir d'un coût fixe auquel s'ajoute un montant correspondant à la distance parcourue. Les tarifs varient cependant d'une route à l'autre, en fonction de différents facteurs comme le prix du carburant, les frais de terminus, les frais de navigation et le type d'appareil utilisé. Les tarifs dépendent aussi dans une certaine mesure de la concurrence que la compagnie doit affronter sur une route donnée. Austin Airways a aussi des tarifs communs avec Air Canada et Nordair, surtout pour les vols passant par Thunder Bay et Timmins.

4. Les tarifs de fret à taux unitaires sont calculés selon une méthode similaire à celle qui est utilisée pour le transport des personnes. Des rabais sont consentis aux expéditeurs de cargaisons importantes.

5. Presque toutes les routes sont desservies à l'année longue, bien que le trafic varie considérablement selon les saisons.

6. Les services à taux unitaires fournissent en moyenne 60 % des recettes.

7. Il faudrait maintenir les taxes de positionnement dans la zone réglementée. Elles empêchent les transporteurs par affrètement venant de l'extérieur de la région de mettre en danger les transporteurs locaux en "écrémant" le marché. Il faudrait aussi maintenir les dispositions relatives à la protection des routes, pour les mêmes raisons.

8. Comme la charge payante de la plupart de ses avions est relativement faible, Austin continue d'appliquer un système de franchises de bagages "au poids" plutôt qu'"à la pièce".

M. Deluce a déclaré au commissaire Bourret que plus de 90 % du fret était transporté vers le nord. Austin Airways a songé à publier ses horaires en trois langues, mais ne l'a pas encore fait. La compagnie informe plutôt ses clients par le courrier et lors de visites effectuées dans les différentes localités qu'elle dessert.

M. Barney Lamm, président de Nunasi Central Airlines

M. Lamm a suggéré de modifier les règlements de protection de route de façon à les rendre plus clairs pour les exploitants et les consommateurs. Il a évoqué, à titre d'exemple, le cas d'une localité où seraient basés deux transporteurs, dont un serait détenteur d'un permis de classe 2. Il a suggéré que dans de telles circonstances on devrait renoncer à la protection. Il croit que les règlements relatifs au frais de positionnement sont mal appliqués et qu'il faudrait les revoir. Enfin, il a recommandé qu'on ne tienne plus compte des restrictions relatives au nombre et aux dimensions des aéronefs lors de l'attribution des permis. À ce sujet, il a affirmé qu'il faudrait combiner les groupes de poids A, B et C, et aussi, probablement, les groupes D, E et F.

M. Harvey Friesen, président de Bearskin Lake Air Service Ltd.

Bearskin Lake offre des services de classe 4 à partir de trois centres principaux: Sioux Lookout, Thunder Bay et Big Trout Lake. Elle a aussi un important réseau de classe 3 et offre quelques services de classe 2. Comme M. Friesen n'avait pas été averti à l'avance de la tenue de l'audience, il n'a pas pu préparer de mémoire. Il a cependant fait les commentaires suivants, en réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission.

1. Le tracé de la ligne de démarcation séparant les zones réglementée et déréglementée est adéquat, du moins en Ontario. Des services viables ne pourront

être assurés au nord de cette ligne que si la réglementation y est maintenue; la région est trop peu peuplée pour supporter une forte concurrence.

2. Les dispositions relatives aux réductions de tarifs qui sont appliquées dans le Sud ne sont pas appropriées au Nord.

3. Il faudrait conserver les frais de positionnement, surtout dans le Grand Nord. Dans cette région, les services de transport aérien exigent beaucoup de matériel et de personnel l'hiver; si on abolissait les frais de positionnement, les transporteurs du Sud pourraient venir y offrir des services pendant l'été, à moindre coût que les transporteurs qui y travaillent pendant toute l'année, puisqu'ils n'auraient pas à assumer les frais associés aux activités hivernales.

4. La question est moins claire en ce qui concerne les règlements de protection des routes, dans la mesure où ils permettent aux transporteurs de monopoliser des marchés.

**MOOSONEE (ONTARIO), LE JEUDI 5 JUILLET**

M. Rene Piche, député au Parlement provincial pour la circonscription de Cochrane North

M. Piche a commencé par souligner l'immensité du nord de l'Ontario; il s'agit d'une vaste région d'environ 309 000 milles carrés, au relief aussi varié qu'accidenté, où vivent et travaillent environ 780 000 personnes. Moins de 10 % des Ontariens vivent et travaillent dans ce territoire qui représente 90 % de la superficie de la province. L'économie du nord de l'Ontario repose essentiellement sur l'exploitation des ressources naturelles, qui représentent une part importante des exportations ontariennes et canadiennes. On essaie cependant d'élargir les bases de cette économie.

Les systèmes de transport sont une des clés de la diversification de l'économie. Des progrès ont déjà été réalisés dans ce domaine, mais il reste encore beaucoup à faire, notamment en ce qui concerne les coûts. Il sera impossible de rendre les produits fabriqués dans le Nord concurrentiels, et donc de rentabiliser les entreprises de la région, si on ne réussit pas à maintenir les coûts de transport à des niveau raisonnables. Des coûts de transport trop élevés peuvent aussi nuire au développement d'autres activités, comme le tourisme.

Le développement du tourisme est particulièrement important, mais ne sera possible que si de meilleurs services de

transport sont offerts dans le Grand Nord. Si on définit cette région comme étant la partie de la province où il n'y a pas de voies d'accès terrestres qui soient ouvertes pendant toute l'année, une partie importante du nord de l'Ontario en fait partie, puisqu'il n'y a actuellement que deux routes et qu'une voie ferrée qui vont au-delà du 51e parallèle. Bien que moins d'un demi pour cent de la population ontarienne y vive, le Grand Nord a quand même une économie assez dynamique, concentrée principalement dans les secteurs de l'industrie minière, de la sylviculture, du tourisme et de la chasse à la trappe. Les possibilités de développement de ces activités sont considérablement limitées par le coût du transport, et notamment par celui du transport aérien.

M. Piche a cité le cas de la réserve indienne de Marten Falls, à Ogoki Post, pour illustrer comment le coût élevé du transport des personnes et des marchandises restreignait le développement économique et affectait la qualité de la vie dans cette région. Ogoki Post est une localité isolée située au nord du 50e parallèle. La ville la plus proche qui soit desservie par routes et voies ferrées est Nakina, à 108 milles plus au sud. Nakina se trouve elle-même à 40 milles au nord de Geraldton, qui est reliée par autobus et par avion à plusieurs centres, et notamment à Thunder Bay. La chasse à la trappe est une des principales occupations des habitants d'Ogoki. Chaque trappeur dépense en moyenne 2 700 $ par saison pour obtenir une quantité de carburant qui ne lui coûterait que 1 200 $ à Nakina. La différence de prix est due au tarif de 37 cents par livre qui s'applique à toutes les marchandises qui sont transportées par avion dans la localité. M. Piche considère que ces coûts sont inacceptables, du moins lorsqu'ils s'appliquent à des articles essentiels comme les denrées alimentaires.

Les tarifs imposés pour le transport des personnes sont aussi très élevés. Ainsi, Nakina Air Service demande 79 $ par adulte pour un aller simple entre Ogoki et Nakina (un trajet de 108 milles). À Nakina, les passagers peuvent prendre une correspondance de Austin Airways qui les amène à Thunder Bay, à 300 milles de là, pour 120 $ par adulte. Les membres de la bande de Marten Falls croient que ces tarifs élevés sont dus en partie à la nécessité de changer d'avion, ce que prouverait notamment le coût élevé du voyage entre Ogoki et Nakina par rapport à la distance parcourue.

M. Piche a fait plusieurs suggestions pour atténuer les problèmes des résidents des localités éloignées:

1. On devrait étudier la possibilité d'accorder une aide gouvernementale. Cela ne devrait toutefois pas prendre la forme de subventions massives.

2. Il faudrait examiner attentivement les services actuels pour s'assurer que les routes existantes

sont adéquatement desservies et que les transporteurs utilisent les avions qui sont les plus rentables.

3. Le gouvernement devrait aider les industries locales à réduire la dépendance de la région en produisant sur place les marchandises qu'il faut actuellement faire venir de l'extérieur. Cela permettrait aussi de créer des emplois.

4. Il faudrait améliorer les infrastructures de soutien des services aériens. On ne devrait pas procéder à la déréglementation avant que cela ne soit fait.

5. Il faudrait créer un organisme fédéral/provincial, conjoint pour surveiller les services aériens dans le Grand Nord.

En conclusion, M. Piche a indiqué que le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario avait récemment fait paraître des annonces pour recruter un coordonnateur des transports dans le Nord. Il considère que la création de ce poste est un pas dans la bonne direction et que cela devrait aider à résoudre certains des problèmes auxquels la région est confrontée en matière de transport.

En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Piche a fait les commentaires suivants:

1. Tout en étant en principe favorable à la déréglementation et à la concurrence, il croit qu'il faudrait éviter de poser des gestes précipités à ce sujet dans le Nord. Par contre, une augmentation graduelle de la concurrence pourrait avoir des effets bénéfiques.

2. Le tracé de la ligne de démarcation séparant les zones réglementée et déréglementée est adéquat pour le moment.

3. NorOntair offre d'excellents services aux localités qu'elle dessert, mais ses appareils ne se rendent pas dans le Grand Nord. Il faudrait qu'elle prolonge ses routes dans cette direction.

4. Il ne savait pas si des tarifs réduits étaient offerts dans le Nord.

5. Le coordonnateur des transports dans Nord devrait travailler en étroite collaboration avec la CCT pour contrôler les services de transport aérien du Nord.

M. Piche a indiqué au commissaire Chapman que la plupart des localités desservies par norOntair ne disposaient d'aucun autre service de transport aérien. Le commissaire Bourret a fait remarquer qu'Austin Airways annonçait dans ses horaires, pour la plupart de ses vols, des tarifs d'excursion et des tarifs spéciaux pour les personnes âgées, les jeunes et les passagers sans garantie.

En réponse à une question du président, M. Orange, M. Piche a suggéré qu'il faudrait égaliser les coûts du transport aérien dans le Nord, en se basant sur le niveau des coûts dans des endroits comme Kapuskasing et Cochrane.

M. Piche a conclu son intervention en soulignant l'importance de l'aéroport Island de Toronto pour les habitants du nord de l'Ontario. Les voyageurs qui arrivent à cet aéroport peuvent en effet se rendre au centre-ville de Toronto beaucoup plus rapidement et à moindre coût que ceux qui débarquent à l'aéroport international Pearson. Le gouvernement fédéral devrait construire un pont ou un tunnel pour faciliter l'accès à la ville.

M. Yvon Desroches, agent de commercialisation, Roq-Air Limited

M. Desroches a décrit les services de transport aérien et les installations aéroportuaires qu'on retrouve au nord du 50e parallèle, en Ontario.

1. Vingt-sept localités éloignées dépendent entièrement du transport aérien pour obtenir les produits essentiels dont elles ont besoin. Dix-sept d'entre elles ont des aéroports construits et entretenus par le ministère des Transports et des Communications. Les dix autres ne peuvent être desservies que par des avions à flotteurs.

2. Trois localités (Moosonee, Red Lake et Pickle Lake) sont aussi desservies par la route ou par le chemin de fer.

3. À l'exception de Red Lake et de Pickle Lake, où norOntair offre des services de transport de passagers réguliers, toutes ces localités ne sont desservies que par un transporteur, Austin Airways, qui offre des services à taux unitaires et qui utilise des appareils des groupes de poids B à E.

4. Bearskin Lake Air Service, Roq-Air et quelques autres petits transporteurs utilisant des avions à flotteurs offrent aussi des services d'affrètement et des services à taux unitaires.

M. Desroches a prétendu qu'Austin Airways avait pu maintenir cet état de choses en bloquant toutes les demandes que les autres transporteurs avaient faites pour qu'on les autorise à offrir des services supplémentaires. À ce sujet, il a cité le cas de sa propre compagnie, qui a essayé pendant trois ans d'obtenir l'autorisation d'ajouter un avion du group D à son service d'affrètement de classe 4. Malgré l'appui de presque tous les hommes d'affaires des localités éloignées concernées, il a suffi d'une lettre d'Austin Airways à la CCT pour que cette demande soit rejetée. M. Desroches s'est demandé si la CCT se préoccupait réellement des besoins des habitants des localités éloignées.

Il a poursuivi en faisant remarquer que s'il y avait une région du Canada qui avait désespérément besoin des avantages de la déréglementation, c'était bien le Nord. La CCT a laissé un transporteur monopoliser tous les services de transport aérien dans le nord de l'Ontario et ce sont les habitants de la région qui en font les frais, sans compter que les services actuels sont inadéquats, particulièrement en ce qui concerne les services assurés par des avions du group D; Austin n'a aucun intérêt à en encourager le développement puisqu'elle utilise un avion du groupe E. Les dispositions de protection des routes et des bases ont aussi été nuisibles. Tout cela a fait que des passagers ont dû attendre jusqu'à trois jours avant de pouvoir prendre leur avion, que des cargaisons importantes n'ont pu être livrées à temps et que le transporteur monopoleur a pu fixer unilatéralement les tarifs s'appliquant au courrier.

Il faudrait instaurer un programme de surveillance plus rigoureux, notamment pour éviter des situations comme celle-ci: un transporteur qui est détenteur d'un permis remplace ses anciens appareils par de plus gros avions, puis cesse de desservir certaines petites localités (sous prétexte que ses coûts ont augmenté), mais empêche les entreprises capables de le remplacer d'obtenir les autorisations nécessaires. Dans des telles circonstances, on devrait encourager d'autres transporteurs, déjà détenteurs de permis ou non, à offrir leurs services, et cela sans que le premier transporteur puisse s'y opposer.

Enfin, M. Desroches a souligné que le coût élevé du transport aérien dans le Nord était partiellement dû au fait que les entreprises de transport nolisé devaient faire payer des frais de positionnement. C'est notamment le cas pour la ligne Ogoki - Nakina.

En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Desroches a fait les commentaires suivants:

1. Les règlements relatifs aux frais de positionnement assurent une certaine protection, mais font aussi perdre des clients à cause des coûts élevés qu'ils entraînent.

2. Il faudrait réunir en un seul les groupes de poids A, B, C et D.

3. Toute mesure permettant de réduire les coûts, l'abolition de la taxe sur le carburant par exemple, serait bénéfique.

4. Une concurrence accrue sur certaines routes desservant de petites localités pourrait inciter les transporteurs à rationaliser leurs activités, mais n'entraînerait aucune détérioration des services dans leur ensemble.

M. E.T. Nobbs, conseiller de Austin Airways Limited

M. Nobbs a fait remarquer qu'on avait déjà traité, lors de l'audience de Sioux Lookout, de plusieurs des questions qui avaient été abordées à Moosonee. C'était notamment le cas de sujets comme la disponibilité des tarifs réduits, la part représentée par les coûts du transport aérien dans les prix des biens dans les localités éloignées et la concurrence entre Austin Airways et d'autres transporteurs à taux unitaires. M. Nobbs a aussi dit qu'après avoir desservi Ogoki Post pendant de nombreuses années, Austin Airways avait cédé sa place à Nakina Air parce que les habitants préféraient que leur village soit desservi par un avion à flotteur plutôt que par un aéronef à voilure fixe qui ne pourrait se poser que sur une piste d'atterrissage assez éloignée. Nakina Air offre des services réguliers.

**POSTE-DE-LA-BALEINE (QUÉBEC), LE MARDI 24 JUILLET**

M. Robbie Tookalook, maire du village de Poste-de-la-Baleine

M. Tookalook a parlé au nom de trois villages: Inukjuak, Povungnituk et Kuujjuarapik (Poste-de-la-Baleine). Il a commencé par lire un télégramme du maire d'Inukjuak, un village de 800 habitants situé sur la côte de la baie d'Hudson, au nord de Poste-de-la-Baleine. On y disait que les habitants de cette localité dépendent dans une large mesure du transport aérien pour la livraison des denrées alimentaires et du courrier ainsi que pour leurs déplacements, notamment lorqu'ils doivent se rendre à un hôpital. Le télégramme contenait plusieurs commentaires des habitants, dont les suivants:

1. Le transport des marchandises et des passagers coûte beaucoup plus cher dans le Nord que dans les autres régions du Canada et qu'ailleurs dans le monde. Le coût élevé du fret augmente considérablement le prix d'articles comme les meubles ou les motoneiges.

2. La franchise de bagages est inadéquate, notamment en ce qui concerne les groupes (les familles par exemple).

3. Lorsqu'on ne peut pas transporter des bagages excédentaires dans le même avion que les passagers à qui ils appartiennent, on devrait les expédier par le vol suivant, à tarif réduit.

4. Passer une nuit dans un endroit comme Poste-de-la-Baleine coûte très cher. Les compagnies d'aviation devraient mieux coordonner leurs horaires, de façon à éviter le plus possible que des voyageurs n'aient à passer la nuit dans une localité qui ne soit pas leur destination finale.

5. La livraison du courrier aux localités situées au nord de Poste-de-la-Baleine se fait beaucoup trop lentement.

6. Les voyages vers les hôpitaux des villes situées au sud de Poste-de-la-Baleine sont très fatigants. Il n'y a pas de toilettes aux escales, on ne sert pas de nourriture à bord des avions et les sièges des Twin Otter qui effectuent ces vols ne sont pas très confortables.

7. Les personnes qui manquent un avion doivent rester à Poste-de-la-Baleine de deux à trois jours.

M. Tookalook a ensuite lu une lettre venant de Povungnituk. Son auteur faisait part de ses préoccupations relativement aux correspondances offertes à Poste-de-la-Baleine entre les vols de Nordair et d'Air Inuit. Il reprochait notamment à Air Inuit de mal informer ses clients des heures d'arrivée et de départ des avions, de ne pas s'occuper directement des passagers touchés par des annualtions de vol causées par le mauvais temps, de ne pas offrir aux retraités les rabais qu'elle avait promis lorsqu'elle avait remplacé Austin Airways et de ne pas transporter le fret assez rapidement (ce qui entraîne la détérioration des denrées alimentaires fraîches). Il s'inquiétait aussi de la façon dont les patients étaient transportés de leurs domiciles à l'hôpital et vice-versa.

1. Les patients doivent souvent rester à l'hôpital (à Montréal ou à Moose Factory) plus longtemps qu'il n'est nécessaire parce que leurs places d'avion n'ont pas été réservées à temps. Il faudrait informer les hôpitaux des horaires des vols.

2. Il est arrivé qu'on laisse des patients inuits à Val-d'Or sans raison valable.

3. Il arrive aussi que toutes les places d'un avion de Nordair quittant Montréal vers le Nord soient données à des blancs et que les patients inuits soient laissés derrière. Nordair devrait accorder la priorité aux patients.

M. Tookalook, parlant au nom de la population de Poste-de-la-Baleine, a ensuite fait les commentaires suivants:

1. Les habitants de la localité ne devraient pas avoir le droit de faire venir de la bière du Sud dans les avions de Nordair. La bière ne devrait être vendue que par des organismes locaux comme le club social.

2. On devrait informer les habitants des localités du Nord au sujet des tarifs réduits et des conditions qui s'y appliquent, de façon qu'ils puissent bénéficier des mêmes avantages que les habitants du sud du Canada.

3. Nordair devrait engager des Inuits pour travailler dans ses bureaux; cela permettrait d'améliorer les communications avec la population locale.

4. Lorsque le mauvais temps force des avions à destination de Poste-de-la-Baleine à retourner à Montréal, Nordair devrait mieux s'occuper de ses passagers. Actuellement, les voyageurs sont tout simplement débarqués à l'aéroport, alors que plusieurs d'entre eux n'ont pas l'argent nécessaire pour payer leur nourriture et leur hébergement. Ce problème est particulièrement grave dans le cas des Inuits âgés qui retournent chez eux après un séjour à l'hôpital.

5. Il faudrait améliorer les installations d'aide à la navigation de Poste-de-la-Baleine.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Tookalook a expliqué que le principal problème qui se posait à Poste-de-la-Baleine relativement aux correspondances était l'obligation de réserver sa place au moins 24 heures à l'avance pour les vols d'Air Inuit en direction du nord.

M. Timothy Kitikshiniik, vice-président, hôpital de la baie d'Hudson

M. Kitikshiniik a fait part des problèmes que causait à son hôpital le fait de devoir payer les frais entraînés par le séjour à Poste-de-la-Baleine de patients revenant de Montréal qui devaient attendre dans la localité l'avion qui les ramènerait chez eux. Il a expliqué à Mme Burnham que cela se produisait surtout pendant les fins de semaine parce qu'il n'y avait pas d'avion d'Air Inuit entre le vendredi et le mardi.

Groupe représentant Nordair Ltée:

- M. Roland G. Lefrançois, président;
- M. Dominique Prinet, vice-président, Commercialisation;
- M. Paul Pelletier, vice-président, région du Québec et de l'Arctique;
- Mme Moira Hudgin, directrice, Affaires relatives aux tarifs et à la réglementation.

M. Lefrançois a commencé par indiquer que Nordair ferait sa principale intervention à Frobisher Bay. Sa participation à l'audience de Poste-de-la-Baleine visait à informer la Commission de la façon dont ses services s'étaient développés dans le Nord et à lui fournir des informations pertinentes relativement à la question de la déréglementation du transport aérien dans les régions de l'est du Canada situées au nord du 50e parallèle.

M. Lefrançois a commencé par parler du problème des coûts élevés du transport aérien dans le Nord. À ce sujet, il a témoigné sa sympathie aux habitants de la région. Il a cependant fait remarquer que tout était cher dans le Nord, y compris les biens et les services que Nordair y achetait, et qu'il n'y avait pas que les passagers qui subissaient des frais lorsque le mauvais temps empêchait un avion d'atterrir à Poste-de-la-Baleine et le forçait à revenir à Montréal; cela coûtait aussi très cher à la compagnie. Si Nordair appliquait la suggestion du maire Tookalook et remboursait ses passagers, il faudrait bien qu'elle récupère les sommes correspondantes d'une façon ou d'une autre.

Nordair croit qu'il ne faudrait pas déréglementer le transport aérien au nord du 50e parallèle: les services existants sont trop fragiles. Lorsque Nordair a commencé à desservir la région, au début des années cinquante, la question était de savoir s'il était même possible d'offrir des services réguliers dans l'est de l'Arctique et le nord du Québec. On a rapidement constaté que ce n'était qu'en transportant passagers, marchandises et courrier dans le même avion et qu'en desservant plusieurs localités pendant un même vol qu'on pourrait offrir des services d'une fréquence raisonnable. Cette façon de procéder a

cependant pour conséquence que tous les points desservis sont interdépendants; si Nordair devait cesser d'assurer le service à un endroit, toutes les autres localités de son réseau en souffriraient.

Nordair a aussi réussi à augmenter la fréquence de ses vols sur certaines routes en combinant le trafic provenant de différents endroits. Ainsi, on a compensé l'insuffisance du trafic entre Ottawa et Frobisher Bay en faisant desservir ce tronçon par des avions partant de Montréal.

M. Lefrançois a versé au dossier une brochure intitulée "The Essential Integrity of the Northern Quebec Network" dans laquelle on décrit comment le réseau de Nordair s'est constitué au cours des ans. Il a conclu son intervention en insistant sur le fait que la CCT devrait continuer de contrôler l'attribution des permis dans le Nord et d'appliquer à ce sujet le critère de la nécessité et de la commodité publiques présentes et futures.

M. Prinet a ensuite expliqué la structure tarifaire que Nordair applique dans le Nord:

1. La compagnie offre une large gamme de tarifs conçus pour encourager les voyages effectuées à des fins de loisirs. Cela comprend un tarif de fin de semaine, comportant un rabais de 40 %, qui s'applique à une période de six jours (du jeudi au mardi). Certains de ces tarifs spéciaux ne comportent de tels rabais ou ne s'appliquent à des périodes si longues que dans le Nord.

2. Il y a aussi des tarifs réduits d'un tiers pour les personnes âgées et les enfants, des rabais de 45 % pour les jeunes achetant des billets sans garantie et des rabais de 25 % pour les personnes accompagnant un membre de leur famille. Tous ces rabais, et toutes les conditions qui s'y appliquent, correspondent à ce que Nordair offre dans le Sud. Certains sont même plus avantageux que ce qu'offrent les autres transporteurs régionaux et transcontinentaux, même dans le sud du Canada.

3. Des places sont aussi vendues en solde. Ainsi, à l'automne de 1983, Nordair a organisé un solde comportant des rabais de 50 %, puis, un peu plus tard, pour réagir à une offre d'Air Canada, un autre comportant des rabais de 60 % à 70 % (selon les distances parcourues). Dans les deux cas, les rabais s'appliquaient à toutes les routes de la compagnie.

4. Il y a aussi des tarifs de promotion incluant le prix de la location d'une limousine ou d'une automobile qui est mise à la disposition du passager lorsqu'il arrive dans une ville du Sud desservie par Nordair. Ce programme est offert à Poste-de-la-Baleine.

5. Un tarif spécial pour personnes âgées comportant un rabais de 65 % est offert aux passagers qui acceptent de se conformer à certaines conditions (et notamment de réserver leur place deux semaines à l'avance).

6. Nordair offre aussi des tarifs spéciaux pour le transport de certaines marchandises, particulièrement lorsqu'elles sont expédiées dans le Sud. Cela aide la compagnie à mieux équilibrer le trafic, qui se fait généralement du sud au nord.

7. Nordair s'est associée à un groupe de commerçants de Val-d'Or pour livrer de la nourriture et des petits colis à des habitants de localités du Nord, par l'intermédiaire du bureau de poste de Val-d'Or. Ce service est bien moins coûteux que ce que les transporteurs aériens peuvent normalement offrir.

M. Pelletier a ensuite répondu à des questions soulevées plus tôt au cours de l'audience.

1. La compagnie ne fait aucune discrimination entre ses passagers.

2. La compagnie aimerait avoir plus d'employés parlant l'inuktitut dans des endroits comme Poste-de-la-Baleine, mais les clauses d'ancienneté des conventions collectives rendent cela très difficile. À ce sujet, elle a essayé de négocier des modifications avec le syndicat, mais jusqu'à présent ces tentatives se sont révelées infructueuses.

3. Nordair sera bientôt la première compagnie d'aviation du Nord à avoir relié toutes ses stations à un système de réservation informatisé. Lorsque cela sera fait, il suffira de quelques minutes pour faire confirmer les réservations.

Pendant la période consacrée aux questions, M. Tookalook a affirmé que Nordair n'informait pas les gens des rabais qu'elle offrait. M. Prinet a répondu en décrivant la façon dont la compagnie procédait pour annoncer ses tarifs réduits. Il a cependant convenu qu'il était difficile de bien

informer tous les habitants d'une localité comme Poste-de-la-Baleine où il n'y a pas de journal local. M. Tookalook a suggéré que Nordair règle ce problème en engageant un Inuit qui parlerait à la radio locale.

Groupe représentant les Cries de la baie James et Air Creebec:

- M. William Grodinsky, conseiller des Cries de la baie James;
- M. Robert Kanatewat, représentant spécial des Cries du Québec pour les Cries de la baie James;
- M. Albert Diamond, directeur fondateur d'Air Creebec;
- M. James Morrison, directeur général d'Air Creebec.

M. Kanatewat a dit croire que l'expérience vécue par les communautés cries du nord du Québec était particulièrement pertinente en regard de l'objet de l'audience. Il a présenté une carte montrant le territoire concerné par l'entente de la Baie-James et du nord du Québec, entente qui avait été conclue à la suite de négociations entre les Cries et les gouvernements au sujet de la construction d'un important complexe hydroélectrique dans le nord du Québec. Il s'agit d'un territoire d'environ 410 000 milles carrés (près des deux tiers de la superficie de la province). Des huit communautés cries du nord du Québec, cinq sont établies sur la côte de la baie James. La plupart des villages cries ne sont accessibles que par la voie des airs. L'absence de services de transport aérien efficaces et fiables leur causerait d'énormes problèmes économiques, sociaux et culturels. La grande majorité des 9 000 Cries de la région vivent dans ces villages cries, sauf lorsqu'ils doivent aller faire leurs études ailleurs.

Une clause importante de l'entente de la Baie-James et du nord du Québec prévoyait qu'il y aurait des négociations au sujet de la construction de routes d'accès et de la réalisation de projets à caractère économique et social (notamment en matière de transport aérien) devant bénéficier aux Cries. Le gouvernement fédéral s'était aussi engager à construire des pistes d'atterrissage. Depuis le début des années soixante-dix, quelques mesures ont été prises pour améliorer les services aériens dans la région:

1. Les Cries ont fondé Air Creebec pour fournir des services de transport aérien le long de la côte et vers l'intérieur des terres. La compagnie, qui est dirigée par des autochtones, offre des services fiables et efficaces et est en expansion constante, mais ces améliorations n'ont été obtenues qu'au prix de tarifs plus élevés.

2. On a entrepris des négociations au sujet de l'amélioration des pistes d'atterrissage. À la suite d'intenses pressions, les gouvernements ont accepté de fournir des fonds et un projet est actuellement en voie de réalisation. Cela a déjà permis à Air Creebec d'améliorer la qualité de ses services et devrait aussi l'aider à réduire ses coûts, en lui permettant d'utiliser de plus gros avions.

3. On tente maintenant d'obtenir des fonds pour acheter des avions de modèles plus récents, qui sont plus petits mais aussi plus efficaces et plus rapides.

M. Kanatewat a déclaré que la déréglementation n'était pas appropriée dans le Nord, à cause de la faible densité de la population, de la petite taille des transporteurs et de diverses considérations relatives à la sécurité. Il est du devoir du gouvernement de faire en sorte que les services de transport aérien soient le plus efficace et le moins coûteux possible. Il devrait notamment fournir des fonds pour la construction de nouvelles installations et de nouvelles pistes d'atterrissage et pour l'acquisition de nouveaux appareils.

M. Diamond a expliqué les raisons qui ont conduit à la création d'Air Creebec. Cette tentative de participation directe dans le domaine du transport aérien était une suite logique à l'entente de la Baie-James et du nord du Québec. M. Morrison a décrit les débuts de la compagnie, en juillet 1982, alors qu'elle n'avait que deux Twin Otter. Depuis, elle a acheté un DC-3 et un HS-748 et a abandonné un Twin Otter. Air Creebec emploie aujourd'hui 23 personnes, dont huit Cries. Elle a son bureau principal à l'aéroport de Val-d'Or, d'où partent ses vols réguliers.

Comme il n'y a pas beaucoup de passagers ou de marchandises à transporter, on a organisé les services de façon que plusieurs localités soient desservies pendant chaque vol, plutôt que d'utiliser la méthode de la "plaque tournante". La présence d'un autre transporteur sur les tronçons des routes où le trafic est le plus intense aurait donc des conséquences très dommageables pour l'ensemble des services. Les passagers et le courrier représentent chacun 40 % du trafic, et le fret le 20 % restant.

Le carburant, dont le prix a augmenté de 20 % au cours des deux premières années d'existence de la compagnie, représente maintenant 30 % des coûts d'exploitation. Malgré cela, Air Creebec n'a augmenté ses tarifs que de 5 % pendant la même période. Jusqu'à présent, la compagnie n'a pas pu offrir une gamme complète de tarifs spéciaux pour le transport des

passagers. Toutefois, elle a récemment procédé au dépôt (auprès du Comité des transports aériens) de quelques tarifs spéciaux qui s'appliqueront à de plus en plus de routes au fur et à mesure que les pistes d'atterrissage des différentes localités pourront recevoir des HS-748. On trouve notamment parmi ces nouveaux tarifs un tarif d'excursion aller retour sans restriction comportant un rabais de 20 % ainsi que des tarifs réduits de 15 % à 25 % pour les enfants, les jeunes et les personnes âgées.

Air Creebec appuie fortement la nouvelle politique aérienne du ministre des Transports, notamment en ce qui a trait au maintien de la réglementation des services aériens commerciaux au nord du 50e parallèle, une mesure qui ne fait que refléter les différences évidentes qu'il y a entre le Nord et le Sud. La compagnie est aussi favorable au maintien des lignes de conduite s'appliquant aux réductions de tarifs et à l'obligation de justifier toute augmentation de tarif supérieure à 4 %. Elle approuve aussi la disposition permettant à un transporteur d'offrir des tarifs spéciaux sur certains segments seulement de son réseau. M. Morrison a terminé son intervention en faisant plusieurs recommandations:

1. Il faudrait rationaliser les procédures du CTA de façon à accélérer l'étude des demandes de permis.

2. La taxe sur le transport aérien des passagers ne devrait pas être perçue au nord du 50e parallèle, au Québec. Il s'agit là d'une question très importante pour Air Creebec, qui doit imposer cette taxe depuis qu'elle utilise de plus gros appareils, alors qu'elle n'avait pas à le faire auparavant. Comme la taxe s'applique au HS-748, qui est un avion de plus de 12 500 livres, la compagnie est en quelque sorte pénalisée pour avoir amélioré ses services.

3. Il faudrait aussi abolir, au nord du 50e parallèle, les frais d'atterrissage et les frais de terminus ainsi que les taxes provinciales et fédérale sur le carburant.

4. Il faudrait prendre des mesures pour égaliser les coûts partout dans le Nord. Cela ne devrait toutefois pas prendre la forme d'un programme de subventions.

5. Il faudrait établir des programmes pour aider les transporteurs à acquérir de nouveaux appareils. Une place d'avion coûte près de deux fois plus cher dans le cas d'un Dash-8 que dans celui d'un Twin Otter.

6. Il faudrait continuer d'améliorer les installations des aéroports situés au nord du 50e parallèle.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Morrison a expliqué que les tarifs d'Air Creebec étaient calculés à partir d'un prix fixe auquel s'ajoutait un montant correspondant à la distance parcourue. Il a cependant ajouté qu'il y avait des exceptions à cette règle. La compagnie a des correspondances avec Nordair, dont elle utilise d'ailleurs le système de réservation. Le trafic varie selon les saisons, le printemps et l'automne étant des périodes creuses. M. Morrison croit qu'il faudrait conserver les règlements relatifs aux frais de positionnement, afin d'éviter que des transporteurs peu scrupuleux ne viennent écrémer le marché. Comme le trafic est relativement faible sur un grand nombre de routes, la protection des routes est aussi importante. M. Morrison croit en outre qu'il pourrait être utile de réunir en un seul les groupes de poids A, B et C. M. Diamond a indiqué que le fait que Val-d'Or et Matagami soient au sud de la ligne de démarcation séparant les zones réglementée et déréglementée n'inquiétait pas sa compagnie parce qu'il n'y a à peu près pas de passagers qui voyagent entre ces deux localités.

**KUUJJUAQ (QUÉBEC), LE MERCREDI 25 JUILLET**

Groupe représentant Nordair Ltée:

- M. Roland G. Lefrançois, président;
- M. Dominique Prinet, vice-président, Commercialisation;
- M. Paul Pelletier, vice-président, région du Québec et de l'Arctique;
- Mme Moira Hudgin, directrice, Affaires relatives aux tarifs et à la réglementation.

M. Lefrançois a présenté un document intitulé "The Fort Chimo Service — An Integral Part of Nordair's Northern Network". On y décrit comment Nordair a commencé à desservir Kuujjuaq (Fort Chimo) en 1952, à une époque où les installations aéroportuaires étaient réduites au strict minimum, et comment la compagnie a ensuite construit son réseau dans la région. M. Lefrançois a repris certains des points qui avaient été abordés lors de l'audience tenue la veille à Poste-de-la-Baleine, en insistant particulièrement sur le fait que la compagnie ne pouvait assurer des services d'une fréquence raisonnable qu'en desservant plusieurs localités pendant chaque vol. Il a ajouté que cette façon de procéder avait aussi l'avantage de permettre de relier entre elles des localités entre lesquelles il n'y aurait normalement pas assez de trafic pour justifier que des vols soient effectués.

Comme la plupart des services de transport aérien du Nord sont interdépendants, la CCT devrait continuer de contrôler les permis et étudier attentivement les effets de l'octroi de nouveaux permis sur les services existants. C'est cette situation d'interdépendance qui force Nordair à intervenir lorsque des demandes de permis sont présentées, ne serait-ce que pour s'assurer qu'on comprenne bien toutes les conséquences possibles des changements proposés.

M. Lefrançois a aussi déclaré que Nordair croyait que la nouvelle politique aérienne du ministre des Transports ne s'appliquerait pas à des villes comme Val-d'Or et Matagami puisqu'il s'agit d'endroits d'où partent et où arrivent des avions à destination ou en provenance de la zone réglementée située au nord du 50$^{e}$ parallèle.

M. Prinet a résumé ce qui avait été dit au sujet des tarifs lors de l'audience de Poste-de-la-Baleine, en soulignant que tous les rabais que Nordair appliquait dans le Sud l'étaient aussi dans le Nord, et qu'il y avait en plus certains tarifs spéciaux qui n'étaient offerts que dans le Nord. Les habitants du Nord peuvent en outre profiter de beaucoup plus de rabais pour le transport des marchandises, y compris des rabais pour volumes garantis et des tarifs spéciaux, surtout dans le cas de cargaisons à destination du Sud.

En réponse à une question du président Orange, M. Prinet a expliqué qu'on utilisait tous les moyens possibles pour informer les gens au sujet des tarifs réduits: on envoie des télex aux gérants de station et des bulletins d'information aux médias et on fait paraître des annonces en anglais, en français et en inuktitut dans les journaux locaux. Le Président a suggéré que, comme les tarifs réduits pouvaient être considérés comme un service public, on pourrait peut-être persuader Radio-Canada de faire un peu plus que de simplement lire les communiqués de presse une seule fois. M. Prinet a convenu qu'il s'agissait là d'une bonne idée.

En réponse à une question du commissaire Bourret, M. Lefrançois a répété que si Nordair perdait une partie de son marché au profit d'un autre transporteur offrant des tarifs inférieurs aux siens sur une route donnée, elle devrait compenser les pertes ainsi subies en augmentant ses tarifs sur d'autres routes, que ce soit pour le transport des passagers ou pour celui des marchandises. Le cas échéant, il est probable que cela entraînerait une nouvelle baisse de son chiffre d'affaires et la forcerait à réduire la fréquence de ses vols. À la longue, elle perdrait les avantages découlant de la réunion du transport des passagers et des marchandises.

Mme Hudgin a informé le Président que Nordair payait le carburant 0,70 $ le litre à Kuujjuaq, alors qu'il ne lui coûtait

que 0,37 $ à Montréal. Au cours des quatre dernières années, les prix ont augmenté beaucoup plus rapidement à Kuujjuaq qu'à Montréal.

M. George Koneak, conseil d'administration, municipalité de Kuujjuaq

M. Koneak s'est dit préoccupé de l'augmentation des tarifs aériens s'appliquant aux vols entre Montréal et Kuujjuaq. Ces tarifs sont beaucoup trop élevés pour les gens qui doivent payer eux-mêmes leurs billets. Les tarifs de fret sont aussi très élevés et peu abordables. Comme ils n'ont aucune solution de rechange, puisqu'il n'y a pas de concurrence, les habitants de Kuujjuaq doivent accepter toutes les augmentations qu'on leur impose. M. Koneak a suggéré que Nordair et Air Inuit accordent plus d'attention aux demandes des gens qu'elles disent servir.

M. Koneak a aussi évoqué les problèmes des passagers inuits qui ne parlent ni l'anglais ni le français. Il a suggéré que Nordair charge un de ses employés de s'occuper de ces passagers, comme cela c'est déjà fait dans le passé.

M. Koneak a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, qu'il avait appris l'existence des tarifs spéciaux de fin de semaine de Nordair lorsque d'autres personnes lui en avaient parlé; il n'avait pas vu de publicité à ce sujet.

M. Peter Adams, maire adjoint, municipalité de Kuujjuaq

M. Adams a lu une lettre des autorités municipales, dans laquelle on soulevait les points suivants:

1. Comme l'avion est le seul moyen de quitter Kuujjuaq ou d'y venir, et comme la majeure partie des denrées alimentaires et des fournitures doivent être amenées par avion, presque tous les habitants subissent les conséquences des coûts élevés du transport aérien. Cela affecte particulièrement les personnes qui vivent en permanence dans la municipalité, puisqu'elles doivent payer elles-mêmes tous leurs frais de transport aérien.

2. On n'a été informé de la tenue de l'audience qu'à la dernière minute, et en anglais et en français seulement, alors que la majorité des habitants parlent l'inuktitut. Cette façon de procéder pénalise les personnes auxquelles les coûts élevés du transport aérien causent le plus de difficultés.

3. D'une façon générale, Nordair fournit d'excellents services. Toutefois, le voyage entre Kuujjuaq et Montréal coûte trois fois plus cher qu'un

déplacement de distance comparable effectué dans le sud du Canada.

4. Bien que Nordair offre certains rabais, il est à peu près impossible d'obtenir le tarif "de réservation préférentielle" (destiné aux personnes qui ne remplissent pas les conditions requises pour pouvoir profiter d'autres tarifs spéciaux) parce que toutes les places auxquelles il s'applique sont réservées par diverses organisations et par des non-résidents. Il faudrait prendre des mesures pour que les habitants de la région puissent profiter de ce programme.

5. Des réductions des tarifs s'appliquant au transport de personnes et des marchandises stimuleraient le trafic et bénéficieraient autant aux transporteurs qu'à la population locale.

M. John M. Bogie, président, Air Schefferville et Laurentian Air Services

Laurentian Air Services était un transporteur aérien, mais il a transféré ses permis à Air Schefferville, dont il est propriétaire. La mine de fer sur laquelle reposait toute l'économie de Schefferville ayant été définitivement fermée il y a deux ans, la population est passée de 5 000 à 1 200 personnes, dont 90 % d'Amérindiens. Si on excepte le train, qui ne vient plus qu'une fois par semaine, la localité dépend entièrement du transport aérien pour ses relations avec le monde extérieur. La fermeture de la mine ayant entraîné un baisse considérable du trafic, Air Schefferville a dû vendre son Twin Otter et assurer ses services réguliers à l'aide d'un Queen Air à onze places.

M. Bogie a évoqué plusieurs problèmes et fait plusieurs commentaires:

1. En 1981, Transports Canada a obligé Laurentian Air Services à construire un hangar à Schefferville: cela a coûté 200 000 $ alors qu'un hangar préfabriqué identique n'aurait coûté que 45 000 $ dans la région d'Ottawa.

2. L'arrivée de nouveaux détenteurs de permis et la détérioration de la situation économique ont considérablement réduit le marché des services d'affrètement. Cela a eu comme conséquence que les activités d'affrètement ne peuvent plus servir d'apport aux services réguliers. À ce sujet, Air Schefferville a demandé (par l'intermédiaire de Quebecair) des subventions supplémentaires.

3. Les défections causent beaucoup de problèmes, surtout lorsqu'on prévoit une section supplémentaire pour les passagers parce que beaucoup de gens ont réservé des places, mais qu'on n'en a finalement pas besoin et qu'elle demeure inutilisée alors qu'on aurait pu y mettre du fret.

4. Le courrier et le fret comptent pour moins de 6 % des recettes, à cause de la concurrence du transport ferroviaire.

5. Dans des régions éloignées comme celle de Schefferville, on ne devrait accorder de permis qu'à un seul transporteur, puisqu'il faut pouvoir compter sur toutes les recettes possibles pour être en mesure d'assurer des services adéquats à des prix raisonnables.

6. Transports Canada n'a pas assez d'employés ayant la formation et l'expérience nécessaires pour contrôler systématiquement les activités des transporteurs partout au pays. Depuis le début de 1983, ses interventions ont forcé Air Schefferville à dépenser 20 000 $ pour appliquer des mesures qui se sont finalement révélées inutiles.

7. On devrait permettre aux transporteurs de négocier des tarifs spéciaux avec les expéditeurs de quantités importantes de marchandises qui sont prêts à garantir l'utilisation des appareils, et aussi de s'associer à un transporteur régional pour offrir des tarifs de promotion.

8. Les activités d'Air Schefferville varient considérablement selon les saisons, la période de pointe se situant entre juillet et septembre. À la fin août et au début septembre, il y a tellement de trafic que Quebecair doit s'en occuper à la place d'Air Schefferville.

9. La compagnie doit faire face à une forte concurrence de la part d'entrepreneurs malhonnêtes qui offrent des services nolisés, en utilisant notamment des monomoteurs. Comme les règlements relatifs à la protection des routes et aux frais de positionnement sont mal appliqués, ils ne sont pas très efficaces.

M. Bogie a déclaré à Mme Burnham, avocate de la Commission, que bien qu'elle n'ait pas elle-même les permis nécessaires, Air Schefferville offrait des services à taux unitaires entre Schefferville et Wabush/Labrador City, en vertu

d'une entente conclue avec Quebecair. La compagnie doit faire face à la concurrence de trois transporteurs détenteurs de permis de services d'affrètement de classe 4. Une autre compagnie, Conifair, a récemment reçu un permis de services à taux unitaires de classe 3. M. Bogie croit qu'il ne devrait y avoir qu'un seul transporteur qui ait un permis dans un endroit comme Schefferville, et cela autant pour les services réguliers que pour les services d'affrètement. La CCT devrait cependant surveiller les transporteurs pour s'assurer qu'ils n'abusent pas de leur situation de monopole. Il faudrait conserver les dispositions relatives à la protection des routes et aux frais de positionnement. On devrait aussi réunir en une seule catégorie les groupes de poids A, B et C.

M. Michel Lemire, homme d'affaires

M. Lemire, qui est propriétaire d'un restaurant, recourt aux services de Nordair depuis 1979. Il s'est dit satisfait des services de la compagnie, autant en ce qui concerne le transport des marchandises que celui des personnes, mais il en a aussi souligné le coût élevé. Il a dit à Mme Burnham, avocate de la Commission, qu'il savait que Nordair offrait des tarifs réduits, mais que même à ces conditions les voyages en famille demeuraient très cher. De plus en plus, les habitants doivent payer eux-mêmes leurs billets d'avion. Il croit qu'une augmentation de la concurrence au nord du 55$^{e}$ parallèle pourrait s'avérer bénéfique pendant quelques années mais non à long terme, parce qu'une population de 8 000 individus représente un marché trop restreint pour qu'il y ait plus d'un transporteur. M. Lemire a aussi suggéré que Nordair fasse imprimer plus de brochures en inuktitut.

Groupe représentant Air Inuit et la Corporation Makivik:

- M. George Simon, vice-président à l'exploitation, Air Inuit;
- M. Mark R. Gordon, premier vice-président, Corporation Makivik;
- M. Rudy Ellis, contrôleur principal, Corporation Makivik.

La Corporation Makivik a été fondée vers le milieu des années soixante-dix, pour gérer les fonds versés aux Inuits, en vertu de l'entente de la Baie-James, en compensation pour des travaux qui avaient été effectués dans le nord du Québec. La Corporation a ensuite créé Air Inuit. En plus de faire un bon investissement, il s'agissait de prendre le contrôle du transport aérien dans la région, notamment parce que les services des transporteurs précédents avaient été peu fiables et peu sûrs. En plus d'Air Inuit, la Corporation Makivik a aussi mis sur pied d'autres compagnies, dans des domaines comme la construction ou l'entretien.

M. Gordon a expliqué comment la Corporation fonctionnait. Tous les Inuits du nord du Québec en sont membres. Chaque village élit un membre du conseil d'administration. Les membres demeurent en contact étroit avec les gestionnaires de la Corporation Makivik et d'Air Inuit, notamment grâce à la revue "Tagralik", qui est distribuée gratuitement dans tous les foyers du nord du Québec.

Lorsqu'elle a commencé ses activités, en juillet 1978, Air Inuit ne disposait que de deux Twin Otter. Aujourd'hui, sa flotte comprend sept Twin Otter, un HS-748, un G-1 et un DC-3, et elle emploie une centaine de personnes. La compagnie a fonctionné à perte pendant ses cinq premières années d'existence, mais elle fait maintenant des profits. Jusqu'à tout récemment, comme elle visait avant tout à réduire ses dettes, elle n'offrait pas de rabais, mais elle commence à le faire.

Les pistes d'atterrissage de la région ont longtemps été très mauvaises. Après bien des pressions, les gouvernements fédéral et provincial ont accepté de financer des travaux qui devraient permettre de réparer et d'améliorer toutes les pistes d'ici 1990. Malheureusement, comme ces travaux coûtent beaucoup plus cher que prévu et que leur réalisation a été retardée par le manque de coopération entre les deux paliers de gouvernement, il est peu probable qu'ils soient terminés aux dates prévues, ce qui va encore retarder l'entrée en service d'avions plus gros et plus efficaces.

M. Gordon a conclu en disant que la faiblesse du trafic ne permettait pas qu'il y ait plus d'un transporteur dans la région.

M. Simon a décrit les activités d'Air Inuit. La compagnie offre des services réguliers dans 17 localités, en utilisant la méthode des "vols linéaires". Les installations aéroportuaires sont souvent extrêmement réduites et la plupart des pistes n'ont que 800 à 1 200 pieds de long et de 25 à 50 pieds de large. La nuit, on doit utiliser des appareils d'éclairage alimentés par batterie ou des phares de motoneige ou de camion pour baliser les pistes. Les aides à la navigation et les installations de prévisions météorologiques sont aussi réduites au minimum. Dans chaque localité, un représentant d'Air Inuit s'occupe des réservations et transmet les renseignements pertinents à Kuujjuaq par téléphone. La compagnie va mettre sur pied un système de réservation informatisé, mais il n'y aura de terminaux qu'à Kuujjuaq et à Poste-de-la-Baleine.

M. Ellis a décrit la structure tarifaire d'Air Inuit. On calcule les tarifs en ajoutant à des frais de terminus fixes un montant correspondant à la distance parcourue, de sorte que le tarif au mille diminue lorsque la distance augmente. Sur la côte de la baie d'Hudson toutefois, la compagnie applique la méthode

d'Austin Airways, qui consiste à additionner un montant pour chaque secteur traversé pendant le vol, ce qui fait que le tarif au mille ne diminue pas avec la distance parcourue. Depuis 1978, Air Inuit a augmenté ses tarifs réguliers d'environ 94 %. À titre de comparaison, le coût du carburant a augmenté d'environ 150 %. Le carburant représente 70 % des frais d'exploitation directs et 30 % des coûts entièrement répartis.

D'une façon générale, les frais sont très élevés. L'abolition des taxes sur le carburant permettrait probablement de réduire les tarifs de 2,5 cents par mille. Par ailleurs, un hangar qui ne coûterait que 250 000 $ dans le Sud revient à 700 000 $ à Kuujjuaq. La compagnie a aussi dû faire construire une maison pour les membres de son personnel à Kuujjuaq, ce qui n'aurait pas été nécessaire dans le Sud.

M. Simon a terminé son intervention en faisant les remarques suivantes:

1. Air Inuit n'a pas de concurrent qui offre des services à taux unitaires.

2. Le niveau des activités varie selon les saisons. Dans le cas des services d'affrètement, la période de pointe correspond à la fin de l'été, lorsqu'on dessert les camps de pêche. Quant à la demande de services réguliers, elle varie en fonction de l'activité des chantiers de construction.

3. On utilise de plus en plus le service postal pour faire livrer des denrées alimentaires qui étaient auparavant transportées par mer. Il faudrait cependant de meilleures installations pour conserver les denrées périssables.

Les membres du groupe ont aussi fait les commentaires suivants, en réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission:

1. Différents facteurs font que le tarif appliqué aux vols entre Kuujjuaq et Nain est inférieur à la normale. La compagnie étudie actuellement la possibilité de le modifier, notamment pour répondre aux demandes des membres à ce sujet.

2. Air Inuit aimerait offrir plus de rabais, mais elle ne pourra probablement le faire que lorsqu'elle pourra utiliser plus souvent son HS-748.

3. Le transport des marchandises et le transport des personnes à taux unitaires représentent respectivement 10 % et 18 % de l'ensemble des

recettes. Le reste provient du transport du courrier et des affrètements.

4. Les règlements relatifs aux frais de positionnement ne servent à rien puisqu'on ne les applique pas; on devrait les supprimer.

5. Les règlements de protection des routes sont par contre très utiles.

6. L'idée de réunir les groupes de poids A et B mérite d'être considérée.

7. Il faudrait simplifier les procédures de demande de permis, notamment lorsqu'un transporteur comme Air Inuit demande de pouvoir desservir une localité qui ne dispose d'aucun service de transport aérien.

8. Air Inuit essaie d'employer le plus d'Inuits possible. À l'heure actuelle, le quart de ses employés sont des Inuits. La compagnie a cependant de la difficulté à offrir des salaires équivalents à ceux que paient les organismes gouvernementaux.

M. Roland G. Lefrançois, président de Nordair Ltée

M. Lefrançois est revenu répondre à des questions qui avaient été soulevées au cours de l'audience. Il a notamment parlé des tarifs spéciaux de Nordair, qui ont aidé au développement économique de la région.

**FROBISHER BAY (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE JEUDI 26 JUILLET**

M. Bryan R. Pearson, maire de la municipalité de Frobisher Bay

M. Pearson a commencé son intervention en faisant remarquer que tout coûtait très cher dans le Nord. Il a cependant admis que 800 $ était un prix assez élevé pour un aller retour entre Montréal et Frobisher Bay lorsque l'aller retour Montréal - Londres ne coûtait que 600 $, mais il a aussi fait remarquer que dans le Nord, la plupart des gens n'ont pas à payer leurs billets d'avion.

La principale cause de ces coûts élevés est le fait que le transport des marchandises se fait surtout à sens unique. Si les gouvernements avaient réussi à développer l'économie du Nord, le transport y serait moins cher. Par exemple, si on améliorait les infrastructures touristiques, plus de touristes viendraient dans la région, et cela ferait diminuer les coûts.

M. Pearson conseille vivement à la CCT d'autoriser une autre compagnie d'aviation à effectuer des vols entre l'île de Baffin et le sud du pays. Il s'est par ailleurs dit déçu de la décision de la Commission de ne pas autoriser First Air à offrir des services sur la route Ottawa - Frobisher Bay. Il croit que la concurrence aurait des effets positifs, notamment en permettant aux gens de choisir leur transporteur et en créant des emplois, tout comme cela s'est produit dans le cas des chemins de fer, au début du siècle. M. Pearson, qui est propriétaire d'une entreprise, expédie de grandes quantités de marchandises par mer. Il les ferait cependant transporter par avion si les tarifs étaient plus raisonnables.

M. Pearson a dit à Mme Burnham, avocate de la Commission, qu'il croyait que la concurrence entrainerait une réduction des tarifs de fret et une diminution du coût des aliments, notamment parce que les denrées essentielles coûtent moins cher en Ontario, en particulier dans la région d'Ottawa, qu'à Montréal. À ce sujet, M. Pearson a indiqué que dans le cas d'une pinte de lait, le coût du transport représentait plus de la moitié du prix de détail (3,19 $). Nordair offre d'excellents services, mais effectue peut-être un peu trop de vols; la compagnie pourrait probablement diminuer ses coûts en réduisant la fréquence de ses vols et en utilisant de plus gros avions.

M. Pearson a dit au commissaire Bourret qu'il préconisait depuis longtemps l'exploitation de pêcheries dans le détroit de Davis, entre le Canada et le Groenland. Les produits pourraient être expédiés dans le Sud par avion. Cela permettrait de réduire le déséquilibre du trafic, au moins pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre.

Groupe représentant Nordair Ltée:

- M. Roland G. Lefrançois, président;
- M. Jean E. Douville, président et premier directeur;
- M. Dominique Prinet, vice-président, Commercialisation;
- M. Paul Pelletier, vice-président, région du Québec et de l'Arctique;
- Mme Moire Hudgin, directrice, Affaires relatives à la réglementation et aux tarifs.

M. Douville a commencé par indiquer qu'il s'était déjà prononcé publiquement contre l'application systématique et intégrale d'une déréglementation à l'américaine au Canada. Selon lui, si la déréglementation peut s'avérer avantageuse pour les transporteurs et les voyageurs du Sud, il n'en est pas de même au nord du 50$^{e}$ parallèle, à cause des caractéristiques démographiques et économiques de cette région. On ne retrouve

actuellement dans le nord du Canada aucun des facteurs qui ont justifié la déréglementation aux États-Unis.

M. Douville a fait remarquer que Nordair offrait des services de transport aérien dans le Nord depuis 37 ans et qu'au cours de toutes ces années, il n'était arrivé que deux fois qu'elle ne fasse pas de profit, et cela malgré l'absence de subventions. Pendant cette période, Nordair a mis au point les installations et les appareils spéciaux dont on avait besoin dans la région. Elle a aussi beaucoup contribué au développement des localités qu'elle desservait. M. Douville a ensuite raconté comment les services de Nordair s'étaient développés. À ce sujet, tout comme l'avait fait M. Lefrançois à Poste-de-la-Baleine et à Kuujjuaq, il a souligné l'importance de la combinaison du transport des personnes, des marchandises et du courrier ainsi que la nécessité de desservir plusieurs localités pendant chaque vol. La concurrence, même limitée à certaines routes ou à certains types de transport, pourrait détruire cet équilibre fragile. Il s'ensuit que la déréglementation entraînerait probablement une augmentation des tarifs et une réduction des services dans le Nord.

M. Douville a souligné que sa situation de monopole n'empêche pas Nordair d'avoir des programmes de promotion et d'encouragement, autant pour le transport des marchandises que pour celui des personnes, comme l'avait déjà indiqué M. Prinet à Poste-de-la-Baleine. Certains de ces programmes ne s'appliquent qu'aux lignes du Nord ou qu'aux vols en provenance ou à destination du Nord.

M. Douville a terminé en décrivant l'apport financier de la compagnie aux localités qu'elle dessert. À elle seule, la station de Frobisher Bay représente une injection d'un million de dollars par an, et cela sans compter les sommes dépensées pour acheter du carburant ou des services de communication, ni l'aide apportée relativement à certaines activités de la collectivité. M. Pelletier a ajouté que la compagnie apportait aussi son aide à plusieurs associations, comme les organisations de guides et les équipes de hockey locales, de même qu'à l'occasion d'événements comme les fêtes du jour du Canada. Cette aide prend généralement la forme de tarifs réduits ou même de transport gratuit.

M. Lefrançois a répondu aux questions soulevées plus tôt pendant l'audience par le maire Pearson. Il a notamment signalé que Nordair devait faire face à la concurrence de Northwest Territorial Airways. Il croit toutefois qu'avant de laisser la concurrence se développer davantage, la CCT devrait bien en évaluer les conséquences. Nordair a déjà essayé, vers le milieu des années soixante-dix, d'améliorer la qualité de ses services en utilisant un plus gros avion, comme l'avait proposé le maire Pearson. Cependant, on s'est vite rendu compte qu'on ne pouvait pas se servir d'un DC-8-60 pour effectuer des vols entre Montréal et Frobisher Bay. Il aurait fallu trop de temps pour transformer l'avion, qui devait transporter à la fois des

passagers et des marchandises entre Frobisher Bay et Montréal, mais qui ne prenait que des passagers lorsqu'il effectuait les vols transatlantiques obligatoires pour parvenir aux 3 000 heures de vols nécessaires à sa rentabilisation. En effet, le trafic entre Montréal et Frobisher Bay, même en y ajoutant tout ce qui était transporté par mer, n'était pas suffisant pour qu'on n'utilise l'appareil que sur cette route.

M. Pelletier a dit à M. Ronald Pumphrey que Nordair aimerait engager des Inuits, comme hôtesses ou comme employés de station à Frobisher Bay ou à Montréal, mais que les clauses de la convention collective relatives à l'ancienneté et à la mobilité du personnel rendaient cela très difficile. Il a dit espérer pouvoir obtenir un assouplissement de ces dispositions lors de la négociation de la prochaine convention collective. M. Lefrançois a quant à lui indiqué que la compagnie avait déjà engagé des Inuits, mais qu'elle avait eu de la difficulté à les retenir à son service.

En réponse à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Prinet a expliqué que Nordair n'utilisait pas une formule pour calculer ses tarifs dans le Nord, bien qu'elle le fasse pour les services qu'elle offre dans le Sud. Dans le Nord, les tarifs se sont modifiés avec le temps, au fur et à mesure que les services changeaient et qu'on passait des services d'affrètement aux services réguliers de classe 3, puis de classe 2. Depuis qu'elle se sert de B-737, Nordair tente toutefois de rationaliser ses tarifs. Elle y a réussi dans une large mesure et applique maintenant une structure tarifaire très cohérente. M. Prinet a affirmé qu'il y avait un lien direct entre les tarifs et les coûts d'exploitation des services aériens dans le Nord; les tarifs seraient plus élevés dans le Nord tout simplement parce que les coûts y sont plus élevés que dans le Sud. Cependant, malgré les nombreuses questions posées à ce sujet par Mme Burnham, on n'a pas pu préciser davantage cette relation entre les tarifs et les coûts ni expliquer pourquoi les coûts étaient plus élevés dans le Nord que dans le Sud. M. Douville a aussi dit que la rentabilité des routes dépendait généralement des coefficients d'occupation.

M. Prinet a précisé que les programmes de tarifs réduits de Nordair ne comportaient aucune restriction quant au nombre de places, sauf dans le cas des tarifs de classe B et des soldes de places. Ces tarifs très réduits s'appliquent à environ 20 % des places. Dans un avion de 30 places, cela fait 5 ou 6 places. À certaines périodes de l'année, comme à Noël ou à l'occasion de certains congés scolaires, la demande excède l'offre, mais il arrive aussi que l'inverse se produise et que des places offertes à tarif réduit demeurent vides. Environ 18 % des passagers qui font le trajet Montréal - Frobisher Bay se prévalent de ces tarifs spéciaux s'appliquant à un nombre de places déterminé. En moyenne, dans le Nord, ce pourcentage atteint probablement presque 20 %.

Les membres du groupe ont aussi fait les commentaires suivants en réponse à d'autres questions:

1. L'aéroport de Poste-de-la-Baleine est le seul des aéroports utilisés par Nordair dans le Nord où il y ait de graves insuffisances.

2. Le transport des marchandises et celui des passagers représentent chacun environ 50 % des recettes de Nordair dans le Nord.

3. La revue Air Mag est publiée par un éditeur indépendant; Nordair n'exerce aucun contrôle sur la publicité et sur les articles qui y paraissent. Cela explique pourquoi on n'y traite pas beaucoup de sujets concernant spécifiquement les Inuits. M. Douville a convenu que la compagnie pourrait étudier la possibilité d'ajout d'une traduction en inuktitut du message qu'elle fait déjà paraître en anglais et en français sur la couverture de la revue.

M. Ronald J. Pumphrey, citoyen

M. Pumphrey considère que le niveau élevé du coût de la vie dans le Nord est dû à deux grands facteurs: le froid et le coût élevé du transport. Il croit que les tarifs imposés pour le transport des passagers sont beaucoup plus élevés qu'ils ne devraient l'être puisqu'ils sont plus du double que ce qu'on paie dans le Sud pour des distances comparables, alors que les coûts d'exploitation ne sont certainement pas deux fois plus élevés dans le Nord que dans le Sud. Le gouvernement devrait faire quelque chose pour réduire le coût du transport aérien. Il faudrait aussi permettre un peu plus de concurrence.

M. Pumphrey a lui aussi souligné le fait que Nordair n'employait pas assez d'Inuits. Cela pose notamment des problèmes lorqu'on doit évacuer des blessés ou des malades, surtout lorsqu'il s'agit de personnes âgées ne parlant que l'inuktitut. Par ailleurs, le gouvernement fédéral devrait intervenir pour résoudre le différend qui existe entre Nordair et le syndicat qui représente ses employés.

M. Thomas H. Butters, ministre des services gouvernementaux, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, assisté par M. Norman G. Phillpot

M. Butters a commencé par présenter une brève description de l'économie du Nord. Des 30 000 personnes qui étaient en âge de travailler dans les Territoires du Nord-Ouest en décembre 1983, il n'y en avait que 16 000 qui avaient un emploi, et de ce nombre 44 % travaillaient dans le secteur public. Les travailleurs des industries minière, pétrolière et gazière, et ceux du secteur public, ont des salaires supérieurs à

la moyenne et profitent aussi de beaucoup d'autres avantages, comme le fait de recevoir une aide financière pour payer leurs frais de déplacement lorsqu'ils partent en vacances. Les autres travailleurs du secteur privé n'ont pas droit à ce genre d'avantages. Le chômage est concentré dans les localités les plus petites et les plus éloignées, où beaucoup de gens n'ont pas les compétences requises pour obtenir un emploi et où il n'y a pas beaucoup d'emplois disponibles de toute façon.

D'une façon générale, les coûts sont très élevés dans le Nord. À ce sujet, M. Butters a montré des chiffres indiquant notamment que les prix étaient deux fois plus élevés à Spence Bay qu'à Edmonton. Il y a cependant plusieurs mécanismes de compensation qui réduisent le fardeau que ces coûts élevés représentent pour les personnes à faibles revenus, l'assurance-maladie et les programmes de logements subventionnés par exemple.

M. Butters a mentionné plusieurs facteurs pour expliquer le niveau élevé des coûts d'exploitation des transporteurs aériens dans le Nord:

a) le fait que le transport des marchandises se fasse surtout à sens unique, ce qui a pour conséquence qu'il n'est souvent pas possible de remplir plus qu'à 67 % de sa capacité un avion qui effectue un aller retour;

b) le coût élevé du carburant;

c) les coûts élevés associés à l'établissement d'un bureau dans une petite localité; et

d) les annulations et les déviations de vols causées par le mauvais temps.

M. Butters a cependant ajouté qu'une des principales causes du niveau élevé des tarifs était la pratique consistant à calculer le tarif total d'un voyage en additionnant les tarifs s'appliquant aux différents secteurs traversés. Une bonne partie de l'augmentation des prix que l'on a connue au cours des dix dernières années serait due à l'utilisation de plus en plus fréquente de cette méthode.

La politique relative aux installations aériennes dans le Nord a permis une augmentation considérable de l'efficacité des transporteurs aériens du Nord. Malheureusement, les fonds disponibles n'ont pas suffi à moderniser et à améliorer toutes les pistes d'atterrissage des Territoires du Nord-Ouest. Il y a encore onze pistes qui ne satisfont pas aux normes minimales devant être respectées pour que les transporteurs puissent offrir des services réguliers sûrs et fiables. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest subventionne indirectement les transporteurs aériens en leur fournissant le carburant à un prix qui ne tienne pas compte des profits ou d'amortissement des

investissements. Le gouvernement fédéral fait de même en ne faisant pas payer le plein montant des redevances d'usage dans les aéroports du Nord. Malgré tout, il reste que les services de transport du Sud bénéficient de subventions directes beaucoup plus importantes que ceux du Nord.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest considère que les infrastructures des services de transport du Nord sont très fragiles. En conséquence, il approuve la décision du ministre des Transports d'exclure cette région du champ d'application de la réforme préconisée en matière de déréglementation.

M. Butters a conclu son intervention en faisant les recommandations suivantes:

1. Le Comité des transports aériens devrait réduire les exigences auxquelles sont soumises les compagnies d'aviation en ce qui concerne la préparation de rapports statistiques sur leurs activités.

2. Le CTA devrait avoir des représentants permanents dans le Nord et nommer un habitant du Nord à la CCT.

3. Le CTA devrait user de son influence pour convaincre les transporteurs qui présentent des demandes d'augmentations de tarifs de renoncer à la tarification par secteur.

4. Le gouvernement fédéral devrait mettre sur pied un programme de subventions aux usagers pour éliminer l'écart existant entre les coûts du transport dans le Nord et dans le Sud.

5. Il faudrait poursuivre l'application de la politique relative aux installations aériennes dans le Nord, pour s'assurer que les aéroports disposent d'installations sûres et que toutes les localités des Territoires du Nord-Ouest ont une piste d'atterrissage qui soit au moins conforme aux normes minimales.

6. Il faudrait aussi améliorer cette politique en y ajoutant de programmes visant à équiper les aéroports de meilleures aides à l'approche et à la navigation. Cela permettrait de réduire le nombre de vols annulés et, par conséquent, les coûts des transporteurs.

7. On devrait faire l'essai du système d'atterissage à micro-ondes dans un endroit comme Pangnirtung, dans les Territoires du Nord-Ouest.

8. On devrait considérer très sérieusement la demande présentée à Transports Canada par l'Association du transport aérien du Nord au sujet d'une étude préliminaire sur les coûts de l'installation dans le Nord du Canada d'un réseau de transmetteurs Loran "C", à des fins de navigation.

9. Le moratoire imposé par Transports Canada au sujet de la récupération totale des coûts, relativement à l'application du principe selon lequel l'usager doit payer, devrait être étendu à tous les aéroports des Territoires du Nord-Ouest et être prolongé indéfiniment.

10. On devrait encourager les compagnies d'aviation à mettre sur pied des installations permanentes dans les différents aéroports, en assouplissant les règles relatives aux droits à long terme concernant les améliorations apportées à des installations situées sur des terres appartenant à Transports Canada.

11. La taxe sur les passagers ne devrait pas s'appliquer aux voyageurs du Nord.

12. Revenu Canada devrait étudier la possibilité de réduire les taxes sur le carburant dans le cas du carburant qui sert à fournir des services de transport dans le Nord. Si le ministère fédéral se montrait favorable à une telle mesure, le gouvernement des Territoires accorderait des réductions de taxes similaires.

En réponses à des questions de Mme Burnham, avocate de la Commission, MM. Butters et Phillpot ont fait les commentaires suivants:

1. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest croit que la déréglementation ne devrait pas s'appliquer aux routes nord-sud.

2. Il serait bon que le gouvernement fédéral contrôle en permanence la qualité des services aériens qui sont offerts dans le Nord.

<u>M. Dennis Patterson, député de la circonscription de Frobisher Bay à l'assemblée législative</u>

Après avoir souhaité la bienvenue dans sa circonscription aux membres de la Commission, M. Patterson s'est demandé s'il n'y avait pas un lien entre la tenue de cette audience et les réductions récentes des tarifs de fret dont Nordair avaient fait bénéficier les petites localités situées au nord de Frobisher Bay. Ses électeurs s'inquiètent des effets que

pourraient avoir dans le Nord la déréglementation des services aériens dans le Sud. Ils craignent notamment que les transporteurs ne cherchent à compenser les pertes découlant d'éventuelles guerres de prix dans le Sud en augmentant leurs tarifs dans le Nord. Par contre, ils aimeraient aussi qu'il y ait un peu plus de concurrence, à cause des avantages que cela pourrait avoir.

Les habitants de Frobisher Bay sont d'abord préoccupés par le coût de la vie, et plus spécifiquement par le coût du transport aérien. Tout en reconnaissant que Nordair se comporte en "bon citoyen", M. Patterson considère qu'elle impose des tarifs beaucoup trop élevés. Il ne lui apparaît pas juste qu'alors que les transporteurs du Sud se servent de la formule d'Air Canada pour calculer leurs tarifs (qui ne correspondent pas nécessairement aux coûts des services), ceux du Nord font toujours payer le plein montant de ce qu'il en coûte pour fournir le service. M. Patterson a insisté sur le fait que les localités du Nord n'exigeaient pas d'être subventionnées par les compagnies d'aviation, mais seulement d'être traitées équitablement.

Il s'est aussi demandé s'il ne faudrait pas modifier le rôle du CTA. Il a fait remarquer que si les habitants des localités du Nord devaient payer des tarifs correspondant aux coûts des services qui leur sont fournis, il serait bon qu'on vérifie la justesse des décisions des gestionnaires qui établissent ces coûts.

M. Patterson a ensuite présenté un document dans lequel on comparait, pour différentes routes, les tarifs, les distances parcourues et les tarifs par passager-kilomètre. Il y était notamment indiqué que les tarifs par passager-kilomètre que Nordair appliquait dans le Nord étaient de 49 % à 87 % supérieurs à ceux qu'elle faisait payer dans le Sud pour des distances comparables. M. Patterson a rappelé qu'à l'occasion d'une audience antérieure, M. Prinet, de Nordair, avait affirmé que l'écart entre les tarifs du Nord et du Sud était entièrement dû au fait que les coûts étaient plus élevés dans le Nord. Tout en admettant que les coûts d'exploitation de la compagnie étaient supérieurs dans le Nord, M. Patterson a dit ne pas comprendre comment cela pouvait expliquer l'ampleur de l'écart existant entre les tarifs imposés dans les deux régions. Il a fait remarquer qu'une bonne partie des coûts reliés aux vols effectués dans le Nord correspondaient à des tâches effectuées dans le Sud, puisque la compagnie ne faisait pas travailler son personnel d'entretien, ses ingénieurs et ses équipages à partir de localités du Nord, qu'elle n'avait pas de hangar dans cette région, qu'elle n'y faisait pas effectuer de tâches de maintenance et qu'elle n'y conservait pas de stocks de pièces de rechange. M. Patterson a aussi souligné que Nordair pouvait acheter une partie de son carburant à Montréal. Il s'est par ailleurs demandé comment il se faisait que Pacific Western Airlines, qui utilise le même genre d'avion et dessert le même genre de localités éloignées que Nordair, pouvait offrir des

tarifs inférieurs pour des trajets comparables. Il a cité à ce sujet des cas où les tarifs de Pacific Western Airlines étaient inférieurs de 17 % à 50 % à ceux de Nordair.

M. Patterson a demandé à la CCT de considérer de nouveau la demande de First Air au sujet de la route Ottawa – Frobisher Bay. Il pense qu'il serait bon d'imposer un peu de concurrence aux transporteurs monopoleurs; cela les inciterait à améliorer leurs services et à réduire leurs tarifs. Il a aussi demandé à la CCT d'obliger Nordair à justifier certaines des raisons données par ses représentants pour expliquer le niveau élevé des tarifs dans le Nord.

Mme Monica A. Connolly, présidente et rédactrice gérante, Frobisher Press Limited

Mme Connolly a lu un long éditorial qu'elle avait écrit pour son journal en mai. Elle y analysait la nouvelle politique aérienne que le ministre des Transports venait d'annoncer et faisait quelques suggestions à ce sujet:

1. La nouvelle politique devrait aussi s'appliquer dans le Nord, sous une forme modifiée. Il faudrait permettre un peu plus de concurrence; cela stimulerait la créativité des transporteurs et les inciterait à réduire leurs prix.

2. Bien que les compagnies d'aviation aient partiellement raison lorsqu'elles font remarquer que les coûts sont élevés dans le Nord, que la productivité y est faible et que la concurrence pourrait avoir des conséquences négatives en permettant à des transporteurs de l'extérieur de venir écrémer le marché, il reste que l'expérience vécue à ce sujet aux États-Unis montre que les compagnies d'aviation peuvent survivre à la déréglementation.

3. En plus de favoriser la croissance de la demande et la réduction des prix, la déréglementation permettrait aux compagnies d'aviation d'offrir aux populations du Nord la possibilité de se rendre à des destinations très éloignées à un coût relativement bas, par exemple en faisant en sorte que des avions nolisés allant de l'Ouest canadien en Europe fassent escale dans une localité du Nord pour y prendre des passagers.

Mme Connolly a poursuivi en décrivant les difficultés et les incertitudes qui sont associées au transport maritime. Le transport aérien est de beaucoup préférable, mais coûte souvent trop cher, notamment en ce qui concerne les produits de base. Elle croit que les habitants du Nord ont le droit de vivre aussi bien que les autres Canadiens. Il faudrait probablement un peu

de concurrence et certains programmes de subventions pour atteindre cet objectif.

M. Robert P. Engle, président de Northwest Territorial Airways

M. Engle a fait l'historique des activités de sa compagnie dans l'est de l'Arctique. Au début, Northwest Territorial Airways (NWT Air) n'offrait que des services d'affrètement et ne disposait que d'un monomoteur. Elle a commencé à se servir de DC-3 sur skis vers le milieu des années soixante. Depuis janvier 1980, elle offre des services réguliers. Ces services, qui sont assurés par des quadrimoteurs à turbopropulseurs Lockheed Electra, ont considérablement réduit la durée des voyages entre l'est et l'ouest de l'Arctique. En juin 1984, la compagnie a commencé à effectuer des vols entre Winnipeg et Frobisher Bay. Elle a aussi prolongé ses vols le long de la côte de l'Arctique de Cambridge Bay à Hall beach, où Nordair offre des correspondances vers Montréal, via Frobisher Bay.

Pendant longtemps, NWT Air n'avait qu'un seul type de tarif pour le transport des passagers, mais elle offre maintenant une gamme complète de tarifs d'excursion comportant des rabais allant de 25 % à 35 %. En juin de cette année, elle a offert des soldes de places comportant des rabais de 50 % pour tous ses vols nord-sud, qui sont effectués à partir de Winnipeg. La compagnie considère toutefois qu'elle n'a pas les moyens d'offrir de tels rabais dans l'ensemble de son réseau. Elle a aussi des tarifs spéciaux pour le transport de certains produits.

M. Engle a proposé plusieurs critères pour déterminer les endroits où il serait opportun de procéder à une certaine libéralisation. Par exemple, il faudrait qu'il y ait d'autres modes de transport, à part les barges, et, en ce qui concerne le transport aérien, au moins deux vols aller retour par jour.

Tout en ne croyant pas à la nécessité d'un vaste programme de subventions, NWT Air pense que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement fédéral devraient respectivement étudier la possibilité d'établir des installations de ravitaillement en carburant d'avion dans la région de Kitikmeot et d'abolir les frais d'atterrissage et les taxes sur le carburant et le transport aérien. On devrait aussi aider les transporteurs à acheter des avions de modèles plus récents. À ce sujet, M. Engle a fait remarquer qu'alors qu'un DC-3 coûte environ 10 000 $ par place, un Dash-8, ou un autre appareil du même genre, revient à environ 166 000 $ par place.

M. Engle a dit à Mme Burnham, avocate de la Commission, que l'utilisation ou non d'avions à réaction de modèles récents pourrait aussi être un critère utile pour déterminer les marchés où il serait opportun de procéder à une certaine libéralisation du transport aérien.

Groupe représentant First Air:

- M. John W. Crichton, vice-président exécutif;
- M. Andrew Campbell, vice-président, Services de l'Arctique.

M. Crichton a fait remarquer que First Air n'était pas une compagnie, mais plutôt le nom par lequel on désignait l'ensemble des services réguliers de Bradley Air Services. Cette entreprise travaille dans les régions arctiques depuis la construction de la ligne Dew, en 1954. Elle offre des services d'affrètement dans les îles de l'Arctique depuis la fin des années cinquante. Elle a acquis une expérience et une compétence considérables en matière de services aériens dans le Grand Nord, autant en ce qui concerne le matériel que le personnel. En 1978, First Air a obtenu les routes régulières de Survair du syndic qui s'occupait de la faillite de cette compagnie. Malgré des problèmes considérables, et notamment la méfiance qu'avait suscitée chez les voyageurs et les expéditeurs le manque de fiabilité de Survair, First Air a réussi à améliorer les services, entre autres en y affectant deux HS-748 en moins de 18 mois. M. Crichton a décrit les différentes étapes de ce processus et a présenté des chiffres illustrant l'augmentation des quantités de marchandises et du nombre de passagers transportés sur différentes routes entre 1976 et 1984. Il y a eu beaucoup de changements au cours de cette période. Ainsi, le fait que les gens recourent de plus en plus aux services réguliers plutôt qu'aux services d'affrètement a permis de réduire les coûts et, par conséquent, les tarifs.

En 1982, First Air a commencé à appliquer son système de contrôle d'inventaire et de réservations informatisé à son réseau du Nord. La mise en place de ce nouveau système devrait bientôt être terminée.

En plus de ses services réguliers, Bradley offre aussi des services d'affrètement, notamment pour évacuer les blessés et les malades.

M. Crichton a souligné qu'il restait encore beaucoup de problèmes à résoudre et de défis à relever avant de pouvoir offrir des services réguliers vraiment adéquats. À ce sujet, il a notamment mentionné les problèmes suivants:

a) les terrains d'aviation ne sont souvent pas adéquats, notamment en ce qui concerne la longueur des pistes;

b) les aides à la navigation et les aides à l'approche sont inadéquates, ce qui force souvent à retarder ou à annuler des vols à cause du mauvais temps; et

c) le fait de devoir coordonner ses horaires avec ceux de Nordair, pour les correspondances de Frobisher

Bay et de Hall Beach, impose des contraintes à First Air en ce qui concerne l'utilisation de son matériel.

First Air offre une large gamme de tarifs réduits dans le Nord. Ces rabais, qui s'appliquent pendant toute l'année, peuvent atteindre 55 %. Il n'y a pas de limite quant au nombre de places auxquelles ils peuvent s'appliquer. Les tarifs sont annoncés dans les aérogares et dans le journal de Frobisher Bay, en anglais et en inuktitut.

M. Crichton a présenté un tableau illustrant une comparaison des augmentations de tarifs qui avaient été appliquées aux routes du Sud, aux routes nord-sud et aux routes de l'Arctique. On y voyait qu'entre 1980 et 1984, les tarifs des routes du Sud et des routes nord-sud avaient augmenté d'un pourcentage supérieur à ceux de deux des trois routes de l'Arctique retenues pour les fins de la comparaison.

Tout en se disant d'accord avec les grands objectifs de la nouvelle politique, First Air a recommandé qu'on aborde la question sous un autre angle et qu'on demande à ceux qui refusaient la concurrence de justifier la protection qu'ils réclamaient.

**PANGNIRTUNG (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE VENDREDI 26 JUILLET**

M. Arthur Osborne, secrétaire-directeur, hameau de Pangnirtung

Les habitants du village de Pangnirtung ont soulevé les trois points suivants:

1. Le village appuie les efforts que fait le gouvernement des Territoires de Nord-Ouest pour obtenir qu'on maintienne la politique relative aux installations aériennes dans le Nord et qu'on en élargisse le champ d'application.

2. La piste n'est pas entourée d'une clôture adéquate, mais ce problème pourrait être réglé d'ici la fin de l'année.

3. Il faudrait prolonger la piste d'atterrissage et en refaire le revêtement, sinon, il faudra déplacer toutes les installations de l'aéroport.

M. Osborne a expliqué au président Orange que le fait que la piste traverse le village et soit bordée de maisons des deux côtés augmentait les risques d'accident. Par ailleurs, la piste n'est pas assez longue pour que des HS-748 chargés à plein puissent s'y poser, ce qui gêne le développement du tourisme.

M. Fred Coman, homme d'affaires

M. Coman a expliqué qu'il avait une entreprise à Frobisher Bay et qu'il se faisait construire une maison à Pangnirtung parce que sa femme y avait été élevée. Il a fait l'historique des services de transport aérien à Pangnirtung. Le village a d'abord été desservi par un monomoteur Otter (avion à flotteur), puis par les Twin Otter de Nordair et de Survair, et enfin par le HS-748 de First Air. Les localités de la région ont clairement bénéficié de l'excellent travail de First Air qui a non seulement amélioré les services mais aussi aidé à créer des emplois dans la région.

En ce qui concerne les services offerts à Frobisher Bay, M. Coman croit que les vols que NWT effectue depuis quelque temps vers Yellowknife ne sont pas tellement intéressants pour la plupart des gens d'affaires. En effet, les tarifs de fret qui s'appliquent à cette route sont presque le double de ce qu'on paie pour transporter des marchandises à Montréal. De plus, la plupart des fournisseurs se trouvent en Ontario ou dans la région de Montréal, et non à Yellowknife. Si le gouvernement décidait d'autoriser une autre compagnie d'aviation à faire concurrence à Nordair, il devrait choisir un transporteur ayant déjà fait ses preuves dans le Nord plutôt qu'un transporteur du Sud.

M. Coman a dit au président Orange que le trafic se déplaçait graduellement du transport maritime vers le transport aérien. Il y a aujourd'hui beaucoup moins de gens qui font venir leurs provisions par mer que ce n'était le cas il y a 20 ans. Les magasins de vente au détail, comme La Baie, se font envoyer par avion la viande, les légumes et les articles divers. Par contre, ils utilisent encore le transport maritime pour faire venir les produits en vrac ou en conserve. M. Coman croit qu'un nouveau transporteur faisant concurrence à Nordair sur la route Frobisher Bay - Montréal pourrait obtenir une part du trafic des marchandises, notamment en ce qui concerne les produits qui sont actuellement transportés par mer. En utilisant des avions plus lents, ce nouveau transporteur pourrait offrir des tarifs plus bas. Toutefois, M. Coman n'a pas pu dire jusqu'à quel point un service de ce genre pourrait intéresser les voyageurs. À ce sujet, il a admis que pour beaucoup de gens, lui y compris, la durée du voyage était un facteur très important.

M. David M.P. Guihan, homme d'affaires

M. Guihan a félicité First Air de la qualité de ses services. Il a dit n'avoir jamais vu une localité de la taille de Pangnirtung bénéficier d'autant de vols par semaine. Il s'est cependant inquiété du danger que représentait le fait que la piste traverse le village. L'hiver, beaucoup d'avions atterrissent ou décollent aux heures où les enfants partent pour l'école ou en reviennent. Les écoliers passent alors si près de la piste qu'un incident comme l'éclatement d'un pneu pourrait avoir des conséquences désastreuses. Bien qu'on lui ait

certifié, l'année dernière d'abord, puis cette année, qu'une clôture serait installé, il craint que cela ne soit encore remis à plus tard. Il considère qu'il s'agit là d'une attitude irresponsable et qu'on prend des risques inutiles en n'agissant pas immédiatement pour régler ce problème.

M. Guihan a aussi dit qu'il faudrait améliorer et prolonger la piste d'atterrissage, ou encore la déplacer.

Il a indiqué au commissaire Bourret que la population du village dépassait tout juste les 800 habitants et que la localité avait reçu près de 200 touristes depuis le début de la saison.

M. Jeffrey Peyton, homme d'affaires

M. Peyton a expliqué qu'il travaillait à l'hôtel local et aussi pour First Air à titre d'agent et de préposé à la manutention du fret. Il croit qu'il serait utile d'allonger la piste d'atterrissage. Cela permettrait aux avions de First Air d'emporter 10 000 livres au lieu des 7 000 livres auxquelles il faut actuellement se limiter. Il a affirmé que la piste était dans un état terrible et que cela avait causé de graves dommages à son avion amphibie.

M. Peyton a expliqué au président Orange qu'un programme gouvernemental permettait de se faire livrer par avion des denrées alimentaires commandées à un magasin de Val-d'Or en payant un tarif postal beaucoup moins élevé que les tarifs de fret ordinaires. Ce programme ne s'applique que dans le Grand Nord, c'est-à-dire au nord de Frobisher Bay.

Mme Rosie Okpik, citoyenne

Mme Okpik a parlé des problèmes des parents qui ne peuvent pas aller voir leurs enfants qui vont à l'école à Frobisher Bay. Beaucoup de résidents de Pangnirtung n'ont pas les moyens de faire des voyages en avion. Il y a d'ailleurs dans ce village beaucoup plus de gens en chômage qu'au travail. Tout en appréciant le fait que le gouvernement paie le voyage aux parents qui se rendent à Frobisher Bay le jour de la remise des diplômes, Mme Okpik a déploré qu'il ne le fasse que pour un seul parent et non pour les deux.

Elle croit que le gouvernement doit aider les Inuits puisque c'est lui qui a détruit leur ancien mode de vie sans leur apprendre comment s'adapter au nouveau. Elle a terminé son intervention en faisant les commentaires suivants:

1. First Air devrait servir des repas complets pendant ses vols vers Frobisher Bay.

2. Il faudrait trouver un moyen de réduire le prix des aliments frais; actuellement, c'est tellement cher

que les chômeurs ne peuvent pas se permettre d'en acheter.

3. Beaucoup d'Inuits qui aimeraient aller dans d'autres localités n'ont pas les moyens de prendre l'avion. Si Nordair et First Air réduisaient leurs tarifs, elles auraient plus de passagers et feraient peut-être plus d'argent.

4. Les compagnies d'aviation devraient employer plus de personnes parlant l'inuktitut, pour aider les passagers Inuits, et notamment les personnes âgées qui sont particulièrement déroutées lorsqu'elles doivent prendre l'avion.

Mme Lucy Magee, secrétaire directrice suppléante, conseil du hameau de Pangnirtung

Mme Magee a parlé de diverses questions qui préoccupaient le conseil du village:

1. On craint que le transfert de la responsabilité du financement des aéroports du gouvernement fédéral à celui des Territoires ne retarde le prolongement de la piste, qui devait se faire au cours des cinq prochaines années.

2. Le conseil essaie de tenir les gens à l'écart des avions, mais on lui a dit qu'il ne pouvait promulguer d'arrêtés municipaux ou de règlements qui s'appliquent à la piste d'atterrissage, parce qu'elle relevait de la compétence du gouvernement fédéral.

3. Comme on donne la priorité aux denrées alimentaires transportées à tarif postal, et que les avions doivent limiter le poids de leurs cargaisons pour pouvoir atterrir sur la courte piste d'atterrissage de Pangnirtung, il arrive souvent que le courrier de première classe soit laissé à Frobisher Bay.

Groupe représentant First Air:

- M. John W. Crichton, vice-président exécutif;
- M. Andrew Campbell, vice-président, Services de l'Arctique.

M. Crichton a lui aussi évoqué les problèmes causés par la piste d'atterrissage trop courte de Pangnirtung. Cela empêche notamment First Air d'effectuer des vols réguliers rentables entre Frobisher Bay et des localités situées au nord de Pangnirtung en faisant escale dans ce village. La compagnie ne pénalise cependant pas les habitants, puisqu'elle ne fait payer aux passagers qui vont de Pangnirtung à des localités situées

plus au nord que le tarif du vol direct, même si elle doit les faire passer par Frobisher Bay. M. Crichton a indiqué qu'on servait souvent des repas pendant les vols, mais qu'on ne le faisait pas dans le cas des vols entre Pangnirtung et Frobisher Bay parce qu'ils ne durent que 50 minutes et qu'ils se font la plupart du temps à des heures qui ne sont pas celles des repas. Afin de réduire le coût du transport aérien, First Air offre depuis cinq ans un tarif pour voyageurs sans garantie qui représente un rabais de 50 % par rapport au tarif régulier.

M. Crichton a poursuivi en évoquant des sujets dont il était question dans le mémoire présenté par sa compagnie:

1. Dans le cas des routes monopolisées, on pourrait considérablement assouplir les règlements s'appliquant aux tarifs réduits puisqu'ils ne touchent alors qu'un seul transporteur. Cela s'applique aussi aux programmes de promotion, aux tarifs de voyageurs sans garantie et aux tarifs de fret.

2. Les augmentations de tarifs ne devraient pas être soumises à des limites artificielles comme celles qui sont prévues dans le cadre du programme "six-cinq-quatre"; elles devraient plutôt être basées sur l'augmentation réelle des coûts.

3. First Air est prête à offrir des places à tarifs réduits aux passagers devant prendre l'avion pour des raisons exceptionnelles, et aussi à les exempter de certaines formalités, mais il faudrait quand même un système de contrôle quelconque.

4. Entre 35 % et 40 % des passagers que la compagnie transporte dans le Nord voyagent à tarifs réduits. On s'attend à ce que ce pourcentage augmente encore un peu au cours des prochaines années. Le rabais moyen est d'environ 40 % pour les passagers et de 35 % pour le fret.

5. En ce qui concerne le trafic des passagers, la période de pointe se situe en juin, juillet et août.

6. Le transport des marchandises se fait dans une large mesure à sens unique. First Air a réussi à augmenter un peu le trafic des marchandises vers le Sud, mais elle n'a pu y arriver qu'en offrant des tarifs très bas.

7. La compagnie se base sur les coûts et sur la distance parcourue pour déterminer ses tarifs.

8. Lorsqu'ils sont bien gérés, les transporteurs qui offrent des services à taux unitaires dans le Nord peuvent faire face à la concurrence des entreprises d'affrètement. Ils devraient cependant avoir eux aussi le droit d'offrir des services d'affrètement.

9. Les transporteurs qui offrent leurs services pendant toute l'année ont besoin des dispositions relatives à la protection des routes et aux frais de positionnement pour empêcher des transporteurs n'ayant pas à faire les investissements coûteux nécessaires pour assurer les services l'hiver de venir leur prendre une partie de leur clientèle pendant les périodes de pointe.

En réponse à une question de Mme Burnham, avocate de la Commission, M. Crichton a convenu que certaines des restrictions qui s'appliquaient aux tarifs réduits dans le Sud ne convenaient pas au Nord parce que les habitants de cette région ne prévoient généralement pas leurs voyages en avion très longtemps à l'avance. C'était justement pour cette raison que First Air avait introduit son tarif réduit de 50 % pour les voyageurs sans garantie. Cela avait d'ailleurs entraîné une augmentation considérable du trafic entre les villages situés au nord de Frobisher Bay. Un programme de voyages à forfait auquel s'appliquaient les tarifs réduits de First Air a aussi contribué à cet accroissement du trafic. M. Crichton a aussi fait les commentaires suivants, en réponse à d'autres questions:

1. Environ 60 % du trafic dont First Air s'occupe dans le Nord est transbordé dans des avions d'autres compagnies à Frobisher Bay.

2. First Air transporte toutes sortes de choses dans le Sud: des articles produits dans le Nord, comme les sculptures ou les peaux, mais aussi des machines devant être réparées (qui, par le passé, étaient souvent mises au rebut) ou des bouteilles de gaz vides (qui étaient auparavant transportées par bateau).

3. Les services d'affrètement et les services réguliers représentent chacun la moitié des revenus de la compagnie dans le Nord.

4. Les transporteurs qui offrent des services d'affrètement font une forte concurrence à First Air. La plupart des services sont fournis sous forme de travaux à forfait auxquels les frais de positionnement ne s'appliquent pas.

5. Lorsqu'elle procède à l'estimation de ses coûts, First Air tente dans la mesure du possible de distinguer ceux qui sont subis dans le Nord de ceux

qui le sont dans le Sud. Elle surveille aussi très attentivement les coûts et les recettes correspondant aux différents services.

6. Dans le Nord, le carburant représente de 25 % à 30 % du total des coûts d'exploitation reliés aux services réguliers. L'abolition des taxes sur le carburant aurait donc un effet important sur les tarifs.

7. Le CTA devrait procéder à une étude approfondie (qui ne se limite pas à une simple analyse de données statistiques) des différents marchés, afin de déterminer jusqu'à quel point une augmentation de la concurrence pourrait avoir des effets bénéfiques. Il ne devrait cependant pas appliquer des critères du genre de ceux qu'avait proposés M. Engle à Frobisher Bay; ils ne sont pas appropriés.

Groupe représentant Nordair Lteé:

- M. Roland G. Lefrançois, président;
- M. Dominique Prinet, vice-président, Commercialisation;
- M. Paul Pelletier, vice-président, région du Québec et de l'Arctique;
- Mme Moira Hudgin, directrice, Affaires relatives aux tarifs et à la réglementation.

Les témoignages entendus plus tôt au cours de l'audience ont inspiré les commentaires suivants aux représentants de Nordair:

1. On peut profiter du programme de transport de denrées alimentaires à tarif postal partout dans le Nord. On y recourt beaucoup dans des endroits comme Kuujjuaq ou Poste-de-la-Baleine mais pas tellement à Frobisher Bay, où le tarif spécial offert par Nordair pour le transport des denrées alimentaires est inférieur au tarif postal.

2. Dans la comparaison qu'il avait faite à Frobisher Bay au sujet des tarifs de Nordair et de Pacific Western, M. Patterson n'avait pas tenu compte de certaines différences importantes. Ainsi, PWA peut utiliser des avions ne transportant que des passagers, au lieu d'avions mixtes, pour effectuer des vols entre Edmonton et Yellowknife ou Inuvik, parce qu'il y a beaucoup plus de voyageurs qui se déplacent entre ces localités qu'entre Montréal et Frobisher Bay ou Kuujjuaq. Si Nordair avait autant de passagers que PWA, elle pourrait réduire ses tarifs.

3. Si Nordair réduisait ses tarifs de classe économique, comme l'avait suggéré M. Patterson, elle devrait compenser les pertes ainsi subies en augmentant ses tarifs de fret et en réduisant les rabais qu'elle accorde aux voyageurs, ce qui causerait des inconvénients à tous les résidents du Nord. Par contre, les tarifs de classe économique étant généralement payés par les gouvernements et par les entreprises, le fait qu'ils soient relativement élevés cause moins de problèmes.

# RÉSUMÉS DES MÉMOIRES*

* À l'exclusion des mémoires envoyés au Comité à la demande du Panel, qui portaient sur les infrastructures aéroportuaires (dont il est question au chapitre 6 du rapport) et sur les activités des transporteurs, et des mémoires lus au cours des audiences.

## INDEX DES LOCALITÉS
## OÙ ONT EU LIEU LES AUDIENCES


Sept-Îles (Québec)
Le mercredi 13 juin 149

Ray Lakes (Territoires du Nord-Ouest)
Le lundi 18 juin 149

Whitehorse (Yukon)
Le lundi 25 juin 149

Longue-Pointe-De-Michigan (Québec)
Le mardi 26 juin 149

Watson Lake (Yukon)
Le mercredi 27 juin 150

Spence Bay (Territoires du Nord-Ouest)
Le vendredi 29 juin 150

Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)
Le mardi 3 juillet 151

Attawapiskat (Ontario)
Le jeudi 5 juillet 151

Havre-Saint-Pierre (Québec)
Le samedi 7 juillet 152

Labrador City (Terre-Neuve)
Le jeudi 12 juillet 152

Natashquan (Québec)
Le vendredi 13 juillet 153

Hay River (Territoires du Nord-Ouest)
Le vendredi 13 juillet 153

Regina (Saskatchewan)
Le jeudi 19 juillet 153

Vancouver (Colombie-Britannique)
Le lundi 23 juillet 155

Norman Wells (Territoires du Nord-Ouest)
Le vendredi 27 juillet 155

Gander (Terre-Neuve)
Le mardi 31 juillet 156

Moosonee (Ontario)
Le mercredi 1er août 157

Whitehorse (Yukon)
Le vendredi 12 octobre 158

**SEPT-ÎLES (QUÉBEC), LE MERCREDI 13 JUIN**

M. Lauréat Méthot, services aux malades de la Basse-Côte-Nord

M. Méthot a souligné la mauvaise qualité des services aériens offerts sur la Côte-Nord. Il a mentionné des cas où des personnes ayant besoin de soins médicaux avaient dû attendre un avion en retard ou n'avaient pas pu monter à bord d'un appareil. Il considère que le gouvernement doit veiller à ce que les malades reçoivent les services dont ils ont besoin. Il a suggéré qu'on oblige les transporteurs à s'engager à fournir les services nécessaires avant de les autoriser à effectuer des vols sur une route donnée.

**RAE LAKES (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE LUNDI 18 JUIN**

M. Charlie Chocolate, secrétaire du village, Conseil des Dénés de Rae Lakes

M. Chocolate a souligné le mauvais état de la piste d'atterrissage de Rae Lakes et a ajouté qu'il était peu probable que cela soit rapidement corrigé. Comme les habitants de cette localité comptent sur le transport aérien pour satisfaire la plupart de leurs besoins, et notamment la livraison du courrier et l'évacuation des malades et des blessés, cette situation est jugée intolérable. M. Chocolate a demandé l'aide de la Commission pour régler ce problème.

**WHITEHORSE (YUKON), LE LUNDI 25 JUIN**

Mme April Neave, directrice de la Chambre de commerce de Whitehorse

Mme Neave a indiqué aux membres du Panel que la Chambre de commerce de Whitehorse avait présenté un mémoire lors d'une audience précédente sur les tarifs aériens et les affrètements intérieurs. Elle a demandé qu'on considère ce texte relativement à la question du coût des transports dans les régions éloignées et du Nord qui fait l'objet des présentes audiences.

Remarques: Les recommandations contenues dans le mémoire en question avaient été lues lors de l'audience tenue à Dawson.

**LONGUE-POINTE-DE-MINGAN (QUÉBEC), LE MARDI 26 JUIN**

M. Pierre Cousineau, maire, Corporation municipale de Longue-Pointe-de-Mingan

M. Cousineau a informé la Commission de ce que la Corporation municipale de Longue-Pointe-de-Mingan appuyait l'opinion exprimée par M. Lauréat Méthot (services aux malades de

la Basse-Côte-Nord) dans sa lettre du 13 juin 1984. Il a ensuite fait les remarques suivantes:

1. La piste d'atterrissage de Havre-Saint-Pierre est mal placée; cela crée des difficultés l'hiver.

2. La mauvaise gestion de l'aéroport de Havre-Saint-Pierre a entraîné des frais considérables.

3. Les membres de l'association des pilotes d'avions à réaction refusent d'atterrir à Havre-Saint-Pierre.

4. Des transporteurs pourraient offrir de meilleurs services que Quebecair sur la Côte-Nord.

M. Cousineau a conclu en déclarant qu'il faudrait fermer l'aéroport de Havre-Saint-Pierre, ce qui ferait augmenter le trafic à celui de Longue-Pointe-de-Mingan.

**WATSON LAKE (YUKON), LE MERCREDI 27 JUIN**

Conseil municipal de Watson Lake

La ville de Watson Lake a présenté un texte dans lequel elle se disait d'accord avec le contenu des mémoires des municipalités de Whitehorse et de Dawson Creek. En ce qui concerne plus particulièrement Watson Lake, le mémoire abordait trois sujets: la qualité, la fréquence et le coût des services. On considère que la qualité et la fréquence des services sont adéquates. On demande cependant que des mesures soient prises pour faire en sorte que les services offerts dans le Nord à plein tarif soient d'une qualité équivalente à ceux qui le sont dans le Sud, et que les transporteurs ajustent la fréquence de leurs vols à l'évolution de la demande. Le principal sujet de préoccupation demeure le coût du transport aérien; on considère que les tarifs sont trop élevés et que les rabais sont trop difficiles à obtenir.

**SPENCE BAY (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE VENDREDI 29 JUIN**

Mme Shirley Barnes, clinique de Spence Bay

Mme Barnes a indiqué que plusieurs habitants de la localité ont l'impression qu'on n'a pas accordé toute l'attention nécessaire à certaines de leurs préoccupations lors des audiences. Elle a fait remarquer qu'en acceptant de payer les coûts élevés nécessaires au maintien des localités du Nord, le Canada reconnaissait l'importance de leur rôle relativement à la protection de ses droits territoriaux. En conséquence, elle considère que les habitants du Nord n'ont pas à accepter de services de transport aérien de second ordre: vieux avions non pressurisés et peu sûrs, tarifs exorbitants, vols annulés,

marchandises et bagages manipulés sans précaution, mauvais services en vol, etc. Mme Barnes a ajouté que ces services sont encore plus inacceptables pour les passagers âgés, malades ou handicapés ainsi que pour les personnes qui ne parlent pas l'anglais.

**YELLOWKNIFE (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE MARDI 3 JUILLET**

M. Don Sian, maire de la municipalité de Yellowknife

M. Sian a demandé que le mémoire présenté par la ville de Yellowknife lors de l'audience publique sur les tarifs aériens et les affrètements intérieurs soit versé au dossier et considéré relativement à la question du transport aérien dans les régions éloignées et du Nord.

À titre de preuve supplémentaire de la mauvaise qualité des services de transport aérien, M. Sian a présenté un document concernant une demande d'indemnisation présentée à PWA par un résident dont les biens avaient été endommagés pendant leur transport par avion. Il a conclu son intervention en recommandant une déréglementation partielle, qui permette que les tarifs et les services soient déterminés d'après les conditions du marché.

**ATTAWAPISKAT (ONTARIO), LE JEUDI 5 JUILLET**

M. John B. Nakogee, chef de la bande d'Attawapiskat

M. Nakogee a souligné la nécessité de pouvoir compter sur de bons services de transport pour assurer la livraison de produits aussi essentiels que les denrées alimentaires. De ce point de vue, des coûts de transport élevés sont inacceptables. M. Nakogee a aussi dénoncé le fait que le choix des localités desservies, la fréquence des vols et le niveau des tarifs ne soient basés que sur des critères de rentabilité financière. Il a recommandé qu'on accorde plus d'importance à l'aspect humain des services de transport et que des représentants des populations concernées participent à l'élaboration des modifications proposées à ce sujet.

M. Fred Wesley, agent de développement suppléant, bande d'Attawapiskat

M. Wesley a parlé de "crise" pour qualifier la situation des services de transport dans la région d'Attawapiskat. Il a indiqué que le carburant y était plus cher qu'ailleurs et que les services de transport ferroviaire, qui sont la solution de rechange au transport aérien, se détériorent constamment. Il a émis l'opinion que les études effectuées jusqu'à présent sur les conditions économiques, sociales et culturelles dans la région n'avaient que partiellement répondu

aux préoccupations et aux besoins des populations locales. Il a demandé que le gouvernement élabore et applique des politiques à court et à long terme qui permettent de régler ce problème et de restaurer la santé économique, sociale et culturelle des localités du Nord.

**HAVRE-SAINT-PIERRE (QUÉBEC), LE SAMEDI 7 JUILLET**

M. Gilbert Caron, secrétaire trésorier et coordonnateur à l'aménagement, municipalité régionale de comté de la Minganie

M. Caron a résumé le mandat de la municipalité régionale de comté de la Minganie. Cet organisme est chargé d'établir le plan directeur d'aménagement du territoire de la région. M. Caron a déclaré qu'en matière de transport, les habitants de la Côte-Nord étaient traités comme des citoyens de seconde classe. Il a indiqué que les services aériens ne répondent pas aux besoins et aux aspirations de la population et que les tarifs sont très élevés. Tout cela amène la municipalité régionale de comté de la Minganie à se prononcer en faveur de la déréglementation des tarifs aériens.

**LABRADOR CITY (TERRE-NEUVE), LE JEUDI 12 JUILLET**

M. Leonard Leyte, conseiller, municipalité de Labrador City

M. Leyte a réaffirmé l'appui de la ville de Labrador City aux recommandations présentées dans le mémoire du "Joint Councils Group" du Labrador. Il a indiqué que EPA n'offrait pas assez de vols vers Terre-Neuve et a déploré le fait qu'on doive parfois réserver deux ou trois semaines à l'avance pour être certain d'avoir une place. Cette faible fréquence des vols, par rapport à la demande, caractérise aussi les services de Quebecair, l'autre grand transporteur de la région.

M. Leyte a recommandé qu'on redéfinisse des normes relativement à la qualité des services de transport aérien dans les régions éloignées et du Nord. Le public et la CCT veilleraient conjointement au respect de ces normes. M. Leyte s'est aussi inquiété des conséquences que pourraient avoir dans le Nord les mesures de réduction des coûts que la déréglementation entraînerait dans le Sud. Il juge inacceptable la possibilité que les services actuellement assurés par des avions à réaction soient remplacés par des services de réseau assurés par de plus petits appareils. Il a aussi recommandé qu'on permette aux deux grandes compagnies d'aviation de la région de desservir toutes les localités du Labrador où il est possible d'avoir des correspondances vers Montréal; cela leur permettrait d'améliorer leurs réseaux.

**NATASHQUAN (QUÉBEC), LE VENDREDI 13 JUILLET**

Mme Thérèse C. Landry, secrétaire-trésorière, Corporation municipale de Natashquan

Mme Landry, qui parlait au nom de la Corporation municipale de Natashquan, a présenté plusieurs recommandations concernant les tarifs aériens.

1. On devrait offrir un rabais de 50 % aux passagers voyageant fréquemment (les personnes prenant l'avion au moins six fois par an).

2. On devrait offrir des tarifs réduits l'été (la saison de pointe) pour encourager le tourisme dans la région.

3. Un tarif normal de classe économique devrait s'appliquer lorsqu'il n'est pas nécessaire de réserver.

4. En ce qui concerne les réservations anticipées, il faudrait faire respecter les exigences qui s'appliquent aux tarifs.

5. Puisque le gouvernement subventionne les services aériens, il devrait obliger les transporteurs à offrir des tarifs spéciaux pour le transport des denrées alimentaires et des fournitures médicales.

**HAY RIVER (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE VENDREDI 13 JUILLET**

M. Ron Courtoreille, maire de Hay River

M. Courtoreille a recommandé avec insistance que l'on maintienne la réglementation sur les prix et sur l'instauration et la suppression des services aériens, en ce qui concerne les lignes aériennes du Nord. Il a aussi demandé que la Commission s'assure du caractère raisonnable des structures tarifaires en vigueur dans le Nord et élimine, dans la mesure du possible, toutes les dispositions pouvant empêcher un transporteur d'offrir des tarifs réduits.

**REGINA (SASKATCHEWAN), LE JEUDI 19 JUILLET**

M. James W. Garner, ministre des Transports et de la Voirie de la Saskatchewan

M. Garner a rappelé le contenu du mémoire présenté par le gouvernement de la Saskatchewan lors des audiences publiques sur les questions relatives aux tarifs aériens et aux affrètements intérieurs. On y soulignait combien l'amélioration

des services de transport aérien et des méthodes d'établissement des prix était importante pour le développement économique de la province, notamment dans le domaine du tourisme. M. Garner a indiqué que ces questions étaient tout aussi importantes, sinon plus, dans le Nord que dans le Sud, et cela autant à cause de la faiblesse historique de l'économie de cette région que des nouvelles possibilités de développement reliées à l'exploitation des gisements d'uranium.

M. Garner a reconnu que la faiblesse de la demande et l'impossibilité pour les résidents de ces régions de payer des tarifs élevés rendent difficile la rentabilisation du transport aérien dans le Nord. Il a aussi fait remarquer qu'on avait supprimé les vols réguliers qui étaient auparavant effectués vers des destinations comme Descharme Lake, Pelican Narrows, Sandy Bay, Île à la Crosse, Buffalo Narrows, La Loche et Cluff Lake. Il considère que les services d'affrètement supplémentaires qui sont offerts en plus des services réguliers coûtent trop chers pour être un moyen de transport interrégional acceptable pour les populations de ces régions.

Les possibilités de développement des industries touristique et minière ouvrent des perspectives intéressantes aux habitants du nord de la Saskatchewan, mais la réalisation de toutes ces promesses exige la mise en place de bons services aériens réguliers. Si l'affrètement peut convenir aux entreprises d'exploration, seuls des services réguliers peuvent répondre aux besoins des habitants.

M. Garner a conclu son intervention en recommandant l'élaboration d'une politique fédérale visant à réduire les différences existant entre les services aériens qui sont offerts dans les régions éloignées et du Nord et ceux qui le sont dans le Sud. Cette politique devrait comporter des programmes permettant d'assurer aux habitants du Nord des services de transport aérien améliorés, à des prix abordables. À ce sujet, il a fait les suggestions suivantes:

1. Élaborer et appliquer des programmes d'amélioration des services de transport aérien locaux qui soient conçus en fonction des besoins particuliers du Nord.

2. Faire en sorte que le Nord profite pleinement de tous les bénéfices suscités par une déréglementation des services dans le Sud.

3. Appliquer dans le Nord une réglementation simplifiée inspirée de la politique de déréglementation existant dans le Sud.

**VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE), LE JEUDI 23 JUILLET**

M. G.R. Heinmiller, conseiller de Canadien Pacifique Limitée

En ce qui concerne la position de CP Air relativement à la déréglementation, M. Heinmiller a indiqué que la fragilité des services de transport aérien du Nord militait en faveur d'un maintien de la réglementation et qu'on ne devrait assouplir les exigences relatives à l'établissement des prix et à l'instauration et à la suppression des services que là où il aurait été prouvé que le marché est suffisamment solide pour supporter ces modifications.

**NORMAN WELLS (TERRITOIRES DU NORD-OUEST), LE VENDREDI 27 JUILLET**

M. James H. Smellie, conseiller de Nahanni Air Services Ltd.

M. Smellie a décrit les activités de Nahanni Air Services. À partir de Norman Wells, la compagnie effectue des vols nolisés dans des avions des groupes A, B, C et D, et des vols à taux unitaires dans des avions des groupes A, B et C. Elle dessert les localités de Fort Franklin, Fort Norman, Fort Good Hope et Inuvik.

M. Smellie a ensuite exposé l'opinion de Nahanni sur différents aspects de la déréglementation et de l'infrastructure des services de transport aérien dans les régions éloignées et du Nord. Compte tenu de la faiblesse du trafic, de la longueur des distances et du niveau très élevé des coûts d'exploitation, Nahanni est favorable au maintien de la réglementation. De façon plus spécifique, la compagnie préconise que l'on subventionne les transporteurs locaux offrant des services à taux unitaires, ou qu'on protège leurs routes. On considère qu'il faut assurer la protection des routes pour inciter les transporteurs locaux à continuer d'offrir leurs services et d'effectuer les investissements nécessaires. Compte tenu du rôle essentiel que jouent les services d'affrètement dans les régions éloignées et du Nord, Nahanni préconise aussi le maintien des règlements relatifs aux frais de positionnement de classe 4.

M. Smellie a aussi fait les recommandations suivantes, dont l'application devrait permettre d'offrir les tarifs et les services souhaités par les clients tout en permettant aux transporteurs de faire des profits raisonnables:

1. Il faudrait éliminer les redevances d'usage des aéroports, qui sont injustes, et mettre sur pied un programme de subventions directes pour les aéroports du Nord.

2. Les coûts élevés, qui sont transmis au consommateur, et les conditions des contrats de location à bail des terres de la Couronne situées

près des pistes d'atterrissage ont un effet dissuasif relativement à l'amélioration des installations aéroportuaires.

3. On devrait étudier la possibilité de réduire les taxes sur le carburant qui sont payées par les entreprises de transport aérien commercial.

4. Il faudrait maintenir l'ordonnance de remise des taxes du Nord et la rendre permanente.

5. Il faudrait rendre plus souples les procédures de dépôt des tarifs.

6. Les limites imposées aux augmentations de tarifs sont injustes.

En ce qui concerne les pistes d'atterrissage, M. Smellie a rappelé les préoccupations indiquées par les représentants de différentes localités du Nord lors de l'audience tenue à Fort Simpson. Il a aussi indiqué qu'il faudrait améliorer les pistes d'atterrissage et les installations aéroportuaires de localités comme Fort Franklin, Fort Good Hope et Colville Lake. Pour ce qui est de l'aéroport de Norman Wells, il a souligné certaines insuffisances, ainsi que quelques vices dans les plans du programme d'amélioration de l'installation. Il a aussi suggéré l'instauration d'un programme visant à augmenter le nombre d'ingénieurs spécialistes de la maintenance des avions travaillant dans le Nord.

M. Smellie a suggéré qu'on pourrait améliorer le système de réglementation actuel, s'il est maintenu, en rationalisant les procédures de dépôt de tarifs et d'attribution de permis, de même qu'en réduisant le fardeau que représente pour les transporteurs l'obligation de préparer en plusieurs exemplaires les rapports statistiques qu'ils doivent fournir au sujet de leurs activités.

**GANDER (TERRE-NEUVE), LE MARDI 31 JUILLET**

M. R.W. McCabe, secrétaire, Eastern Provincial Airways Limited

M. McCabe a souligné la nécessité de tenir compte de certaines réalités économiques, et notamment des coûts d'exploitation élevés et de la faiblesse de la demande qui caractérisent les services de transport aérien dans le Nord. En ce qui concerne les coûts, il a indiqué que EPA devait verser des sommes plus importantes en salaires et avantages sociaux et payer plus cher le carburant et l'entretien de ses véhicules dans le Nord que dans le Sud. Pour ce qui est de la demande, il a souligné les limites imposées par la faiblesse de la population des localités desservies par EPA au Labrador (Labrador - Wabash, Happy Valley - Goose Bay et Churchill Falls).

M. McCabe a fait remarquer qu'au cours des dernières années, les tarifs appliqués par EPA dans le Nord avaient moins augmenté que ceux qui étaient en vigueur dans le Sud, et cela malgré une diminution du trafic dans le Nord. La différence entre les tarifs du Nord et ceux du Sud serait actuellement de l'ordre de 7 %. Afin d'éviter d'avoir à augmenter les tarifs, la compagnie a réduit quelque peu la fréquence de ses vols, de façon à maintenir des coefficients d'occupation qui permettent la viabilité de l'entreprise. Compte tenu du niveau élevé des coûts d'exploitation et de la faiblesse de la demande, M. McCabe a recommandé que l'on conserve le système de réglementation, de façon à assurer aux transporteurs un volume d'affaires qui leur permette de maintenir la fréquence de leurs vols et de compenser leurs coûts d'exploitation plus élevés.

En ce qui concerne les rabais, M. McCabe a indiqué qu'au cours des neuf dernières années, tous les programmes de solde de places d'EPA s'étaient aussi appliqués aux routes du Nord, à l'exception de certains tarifs de vols nolisés qui n'étaient offerts que pour la route Halifax - Toronto. Des enquêtes effectuées en octobre 1983 et février 1984 ont permis de constater que 40 % et 47,7 % des places des vols effectués par EPA dans le Nord auxquelles des rabais s'appliquaient avaient été louées.

## MOOSONEE (ONTARIO), LE MERCREDI 1er AOÛT

M. Jerry McAuley, président, Commission régionale de développement de Moosonee

M. McAuley a surtout commenté l'état de la piste d'atterrissage et de l'aérogare de l'aéroport de Moosonee. Il a indiqué que l'aéroport, dont la construction a été achevée en 1970, était le résultat des efforts conjoints des gouvernements fédéral et provincial. Le permis de l'aéroport est au nom de la Commission régionale de développement de Moosonee, qui est responsable de la gestion de l'installation. Les localités de Moosonee et de Moose Factory ainsi que les régions environnantes sont desservies à partir de cet aéroport.

M. McAuley a affirmé qu'il était urgent d'améliorer la piste d'atterrissage. Le gel endommage les balises lumineuses et la surface de la piste. Il y a aussi des problèmes en ce qui concerne l'écoulement des eaux et le revêtement de gravier. M. McAuley a fait remarquer que des localités où il y avait moins de trafic aérien qu'à Moosonee disposaient d'installations bien meilleures, et notamment de pistes à revêtement d'asphalte.

M. McAuley a ensuite expliqué que les coûts élevés du transport aérien dans le Nord étaient dus en partie au mauvais état des installations aéroportuaires; cela endommage les avions et, en conséquence, fait augmenter les coûts d'entretien et de réparation. Ces frais sont ensuite transmis aux usagers, par le

biais d'augmentations de tarifs. Comme l'avion est le seul moyen de transport disponible pour un grand nombre de voyageurs, on considère que ces tarifs très élevés sont inacceptables.

M. McAuley a terminé son exposé en mentionnant les problèmes suivants: horaires inadéquats, mauvaise disposition des sièges (ce qui rend les voyages en avion pénibles et dangereux) et manque d'aides à l'approche (ces dispositifs devraient remplacer les phares non directionnels).

**WHITEHORSE (YUKON), LE VENDREDI 12 OCTOBRE**

M. Dan Lang, ministre des Services de transport et des Services aux collectivités, gouvernement du Yukon

M. Lang a commencé par souligner certaines conclusions d'un rapport préparé par un expert-conseil au sujet de la viabilité économique d'un service de transport aérien régional au Yukon. L'auteur concluait notamment que Trans North Air, le transporteur aérien régional du Yukon, était une entreprise bien gérée qui fournissait de bons services réguliers. Toutefois, à cause de la diminution du trafic entraînée par la récession économique, d'une dette importante et de l'âge de son parc d'avions, il lui faudrait encore un certain temps avant de pouvoir récupérer tous ses coûts et devenir rentable. La compagnie a mis en oeuvre un programme de rationalisation de son parc qui devrait lui permettre de rentabiliser ses activités tout en améliorant ses services.

M. Lang a fait remarquer qu'une concurrence accrue mettrait en péril la capacité de Trans North Air de supporter des pertes à court terme. Le gouvernement du Yukon craint aussi que la déréglementation du transport aérien dans le Nord, en faisant augmenter la concurrence sur la route Whitehorse - Inuvik, n'entraîne la suspension des services entre Old Crow et Dawson et entre Mayo et Whitehorse. Le gouvernement souhaite maintenir des liaisons efficaces entre toutes les localités importantes du Yukon et en établir de nouvelles. Il recommande donc que la CCT continue d'appliquer le critère de la nécessité et de la commodité publiques, présentes et futures, lorsqu'elle considère les demandes de permis pour services réguliers.

M. Lang a souligné l'importance d'un service régulier d'avions à réaction entre le sud du pays et Watson Lake. Le gouvernement du Yukon croit que le maintien du système de réglementation actuel permettrait d'éviter que ce service ne se détériore.

Le gouvernement du Yukon propose que la réglementation du transport aérien dans le Nord demeure inchangée pour l'essentiel, pendant deux ans, et qu'elle soit ensuite passée en revue. M. Lang a affirmé que cela permettrait d'atteindre les objectifs suivants:

1. Laisser à Trans North Air le temps d'améliorer sa situation financière.

2. Permettre la réalisation d'une étude sur les effets de la déréglementation dans le Sud et sur les conséquences que cela pourrait avoir dans le Nord.

3. Permettre à la CCT de déterminer si certains aspects du programme américain "Essential Air Service" pourraient être appliqués dans le Nord, s'il y avait déréglementation.

4. Laisser à l'économie du Yukon le temps de se rétablir, de façon que la situation économique soit plus favorable à la déréglementation et à un accroissement de la concurrence entre transporteurs réguliers.

M. Lang a aussi recommandé certaines modifications au système de réglementation en vigueur:

a) l'abolition des frais de positionnement, notamment en ce qui concerne les appareils appartenant aux groupes de poids les plus légers; et

b) une plus grande liberté en ce qui concerne les réductions de tarifs.